
A
000 562 363 2

# LE NIGER

*VOIE OUVERTE A NOTRE EMPIRE AFRICAIN*



LA MISSION DU NIGER.

LE LIEUTENANT ANTHOINE, LE CAPITAINE LENFANT, LE LIEUTENANT DE PEYRONNET,
LES SOUS-OFFICIERS GROISNE, MESSÉANT, BOURY.

CAPITAINE LENFANT

# LE NIGER

## *VOIE OUVERTE A NOTRE EMPIRE AFRICAIN*

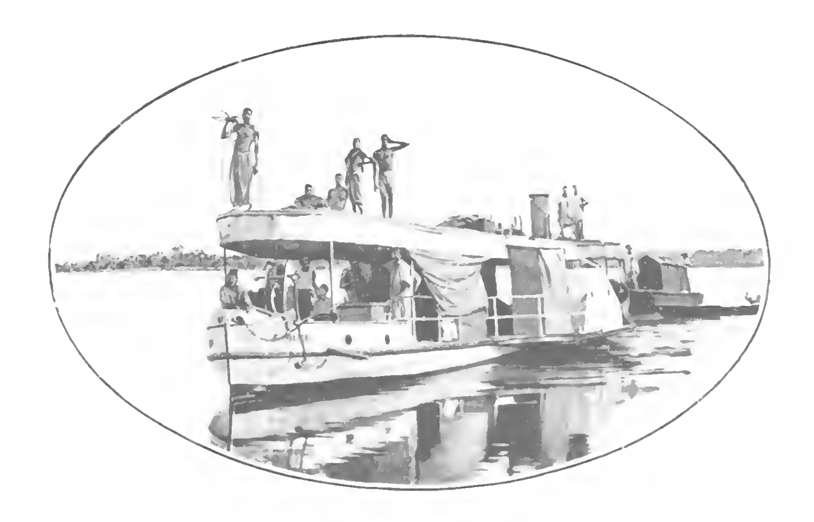
PRÉFACE PAR M. E. ÉTIENNE

INTRODUCTION DU COLONEL PEROZ

OUVRAGE CONTENANT

CENT TREIZE ILLUSTRATIONS ET UNE CARTE TIRÉE HORS TEXTE

*TROISIÈME ÉDITION*



*« L'œuvre coloniale que nous avons entreprise est une œuvre d'avenir. Nous ne travaillons pas seulement pour l'heure présente, mais nous travaillons surtout pour demain. »*

E. Étienne.

PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

79, Boulevard Saint-Germain, 79

1905

DEDIÉ A MON FILS LOUIS

# PRÉFACE

Le *Capitaine d'Artillerie Coloniale Lenfant vient d'ajouter une page brillante et du plus haut intérêt à ces* Annales *de nos Colonies d'Afrique dont le Général Faidherbe, dans les dernières années de sa vie, surveillait avec amour la publication. Immobilisé par l'âge et par les fatigues de sa glorieuse carrière, le Grand Africain, dans sa retraite de la Légion d'Honneur, suivait avec une paternelle et patriotique sollicitude les progrès de nos armes et de notre influence dans cette partie du Soudan qui lui doit de s'appeler aujourd'hui le Soudan français. Les Borgnis-Desbordes, les Archinard, les Galliéni, les Combes et les Bonnier s'étaient inspirés de ses conseils, de son expérience, de sa foi dans la valeur de nos colonies africaines. Binger avait été son officier d'ordonnance. Monteil, Ménard, Marchand, Péroz, étaient ses admirateurs et ses élèves.*

*Il ne fut pas donné à l'illustre général de voir complètement accomplie l'œuvre d'expansion qu'il avait le premier conçue. Quand il mourut, Tombouctou, dont s'étaient approchés seulement, dans leurs hardies explorations du Niger, les Lieutenants de vaisseau Caron et Jayme, avait encore le prestige d'une cité mystérieuse et fermée. Ahmadou et Samory, héritiers de la puissance de cet El Hadj Omar qu'il avait vaincu, chassés de leurs capitales, avaient encore*

des forteresses et des territoires où ils espéraient échapper à notre poursuite. La navigation du Niger, au delà de Korinmé, point extrême atteint par Jayme en 1887, était pleine d'inconnues.

La légende voulait que le cours inférieur du grand fleuve, par ces rapides où Mungo Park avait péri, opposât des obstacles infranchissables aux téméraires qui se hasarderaient à renouveler cette audacieuse et lointaine expérience. Moins de dix ans ont suffi pour supprimer ces difficultés, grâce à l'effort combiné de nos officiers, de nos explorateurs et des obscurs et dévoués collaborateurs auxquels revient une bonne part du succès : sous-officiers et soldats blancs, aussi intrépides à braver la fièvre que les balles, tirailleurs, laptots indigènes, fidèles à leurs chefs jusqu'à la mort, capables d'affronter tous les dangers et de supporter toutes les fatigues, quand une fois ils ont été conquis par l'intelligence supérieure, la fermeté et la bienveillance de ceux qui les commandent.

Je ne les citerai pas tous, les héros de nos conquêtes africaines, car ils sont légion. Je ne citerai même pas ceux qui sont morts au champ d'honneur. Je craindrais d'être incomplet. Je me bornerai à rappeler que c'est à l'exploration du Lieutenant de vaisseau Hourst, qui, le premier, a descendu le Niger jusqu'à son embouchure, à la mission remplie à Boussa par le Gouverneur Ballot et aux deux voyages accomplis par le Commandant Toutée, qui remonta les rapides que Hourst avait franchis à la descente, qu'est due la conception de l'entreprise, qu'a menée à bien le Capitaine Lenfant, et qui eût été écartée naguère comme une invraisemblable folie. Il s'agissait d'utiliser le Niger comme voie de ravitaillement de nos postes entre Say et le Tchad, de l'utiliser, non pas en descendant son cours, depuis le point

*où il est navigable — ce que le Capitaine Lenfant avait fait précédemment, — mais de s'en servir comme du chemin le plus court en le remontant depuis son embouchure, à travers les territoires anglais, à travers les rochers et les cataractes.*

*C'est le récit coloré, vivant, instructif et amusant de cette périlleuse expédition qu'on va trouver dans ce beau livre.*

*Débarqué le 21 février 1901, à Forcados-River, à l'embouchure du Niger, avec 10 000 caisses de vivres, 2000 caisses d'outillage, 15 chalands en bois et 5 chalands en acier, le Capitaine Lenfant remonta le fleuve, franchit la série des rapides, arriva le 25 mai à Say et alla jusqu'à Sorbo-Haoussa pour débarquer 54 tonnes de ravitaillement destinées au troisième territoire militaire.*

*Pour comprendre ce que cette expérience a coûté de peines, ce qu'elle comporte de difficultés vaincues et de périls affrontés, il faut lire le pittoresque journal du chef de la mission.*

*Grâce à ses observations, et aux travaux hydrographiques qu'il a rapportés et qui complètent ceux de Hourst et de Toutée, ceux qui suivront après lui la même route auront moins à tâtonner. Cela ne veut pas dire qu'ils trouveront dans cette partie du Niger un véhicule docile et complaisant. C'est une voie plus économique et, tout compte fait, plus commode que le portage à dos d'hommes, par terre, depuis la côte du Dahomey jusqu'à Say; mais, comme le dit le Capitaine Lenfant, le problème des ravitaillements et des transports commerciaux ne sera résolu que par l'achèvement de la voie ferrée qui doit aboutir à Say et dont le premier tronçon sera prochainement livré à l'exploitation.*

*Dans le volume que publie le Capitaine Lenfant, on ne trouvera pas seulement un récit d'aventures, simplement mais vivement contées. Cet officier d'artillerie, improvisé*

*commandant de flottille, est doublé d'un observateur des plus sagaces, d'un économiste qui sait la valeur des chiffres et des renseignements précis.*

*Dans les longues heures passées en pirogue sur le Niger, il a étudié à fond le régime du fleuve, son influence fécondante sur les terres qu'il couvre et découvre alternativement; il a noté avec soin les résultats que donnent les cultures faites par les indigènes et a déduit, avec une rigueur scientifique, le développement qu'elles pourraient prendre si les méthodes perfectionnées de nos industries d'Europe y étaient adaptées. C'est ainsi que le Capitaine Lenfant s'est fait l'apôtre convaincu et écouté de la culture du coton au Soudan. Si les essais qui sont en cours réussissent, une bonne part du succès lui sera due.*

*Et ce n'est pas une des moindres satisfactions de ceux qui ont cru à la valeur du Soudan, alors qu'elle était presque universellement contestée, de voir que c'est vers ces terres nouvelles que se tournent les regards, non des rêveurs et des théoriciens, mais des hommes pratiques qui comprennent que ces conquêtes, qu'on nous a reprochées comme coûteuses et inutiles, fourniront, dans un avenir peut-être prochain, des ressources inespérées à notre commerce et à notre industrie.*

EUGÈNE ETIENNE.



# INTRODUCTION

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

..... Bien loin, dans le désert, perdus dans les contrées maigres et arides qui s'étendent entre le Niger et le lac Tchad, nous avons appris un jour par un courrier rapide l'incroyable événement : La flottille Lenfant est arrivée à Niamé! Les dix-huit cents caisses de vivres dont elle s'était chargée pour nous à Forcados s'entassent intactes sur la berge!

Ces vivres tant désirés mais auxquels nous ne croyions pas et que remplaçait depuis de longs mois le petit mil pilé, cette blanche farine, ce bon vin de France, allaient être pour nous, bientôt, un réconfortant régal dans nos misères.

Et d'abord en nous, seule à cette nouvelle étonnante la bête humaine qui avait tant souffert se réjouissait. Puis, calmés, nous nous pressions à réfléchir à l'invraisemblable tour de force qui nous valait cette future aubaine.

Ce n'était autour de moi que vieux Soudanais, vieux non par l'âge mais par l'expérience, par les longs séjours et les interminables raids à travers l'Afrique occidentale. Nous avions vu Lenfant à l'œuvre, là-bas dans l'ouest, à deux mille kilomètres d'ici, lorsque après avoir amené à Tom-

bouctou la première flottille il continuait à descendre le fleuve et domptait les rapides de Labezenga. Mais Boussa! Les cent vingt kilomètres de sauts, de cascades, de chutes, de bouillonnements, de courants fous!

Par quel miracle de volonté, de perspicacité, d'énergie, était-il arrivé à s'en rendre maître?

Les caisses étaient à Niamé, au complet, sans un couvercle brisé; nous en avions l'inventaire dûment dressé par le capitaine Salaman et certifié conforme par le commissaire. Le doute n'était pas possible. Et cependant?

Cependant, nous arrivions tout doucement à n'y plus croire. Étendus dans le sable, autour d'un feu grêle d'arbustes épineux, au milieu de l'immense plateau aux perspectives sans fin argentées par les rayons glacés d'une lune fantasque, nous rabâchions dans une discussion animée les impossibilités de l'œuvre accomplie. Mungo Park, les frères Lander, Hourst, Toutée appuyaient tour à tour nos dires. Et pour qu'enfin on se tût et qu'on dormît, — car il était tard et le lever du camp prochain — je dus relire les documents officiels que m'adressait le capitaine Gelly, notre résident sur le Niger; j'énumérai à nouveau le nombre et l'espèce des colis.

Plusieurs, néanmoins, en regagnant leur tente, hochaient encore la tête. . . . . . . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Cette sorte de miracle par lequel Lenfant a brisé le cercle magique qui défendait ces passes de Boussa n'est pas toute son œuvre. Les moindres chenaux où s'engouffrent, au milieu des roches abruptes, sur une longueur de plus de trente lieues, les vastes eaux du Niger, ont été relevés, photographiés, scrutés, sondés; le passage est exactement déterminé, repéré. Tout le monde certes n'y passe pas; mais,

muni des renseignements qu'il a laissés, appuyé par les équipes merveilleuses qu'il a formées, qui veut passe.

Le Niger, sur tout son parcours, du Foutah-Djallon au golfe de Guinée — un millier de lieues! — a été prospecté, scientifiquement étudié par ce magnifique Soudanais que double un savant.

Le chemin de fer du Dahomey arrivera-t-il jamais sur le Niger? Nous l'espérons. Mais quand? Lenfant a montré au commerce par où et comment on pouvait, en l'attendant, commencer l'œuvre d'exploitation des richesses qu'il décrit et qui bordent le grand fleuve Africain.

Ce beau livre pour lequel il a bien voulu me demander une introduction dont il n'avait guère besoin après la puissante préface de M. Etienne — notre maître à tous, Africains et coloniaux de tout ordre — ce livre est non seulement le monument qui conservera le souvenir d'une des entreprises les plus hardies et les plus belles de notre génération, il est encore le guide qui conduit à son heure notre Soudan émergeant des champs héroïques vers les étapes économiques fructueuses que nos camarades, le général de Trentinion à leur tête, ont préparé à nos commerçants et à nos colons.

Lieutenant-Colonel Péroz.

*Ex-Commandant du Territoire Niger-Tchad.*



# LE NIGER

## VOIE OUVERTE A NOTRE EMPIRE AFRICAIN

### CHAPITRE PREMIER

**Préliminaires. — Historique. — Toutée. — Hourst. — L'Occupation française au Niger. — L'Acte de navigation du Niger du Traité de Berlin. — Voyage par mer. — Passage de la Barre de Forcados. — Nos Pilotes.**

La France possède depuis peu en Afrique d'immenses territoires, un très vaste empire qu'elle a acquis au prix de sacrifices considérables et qu'elle cherche à mettre en valeur avec une louable persévérance. L'œuvre de conquête ou de diplomatie est accomplie aujourd'hui; nos couleurs flottent pacifiquement sur le sol qui fut arrosé du sang français; nos droits ont été défendus par une belle pléiade d'héroïques explorateurs.... Aujourd'hui, c'est une œuvre nouvelle et non moins importante qui s'offre à notre activité. Nos fonctionnaires et nos officiers doivent consacrer leurs efforts à la pacification et à l'organisation de ces pays; les missions scientifiques et commerciales vont y trouver un vaste champ d'études; il faudra bien aussi que nous décidions nos commerçants et nos colons à diriger de ce côté leur énergie et leurs capitaux. La France, du reste, multiplie ses efforts pour développer les contrées africaines soumises à son influence, et pour assurer leur progrès incessant.

C'est ainsi qu'il y a deux ans, elle résolut de faire étudier par la Mission dont la direction me fut confiée, la question

importante de la navigabilité du Bas-Niger. Jusqu'alors, en effet, le ravitaillement des régions soudanaises se faisait exclusivement par le Sénégal, d'où l'on gagnait le cours du Haut-Niger que l'on descendait ensuite. Était-il possible de procéder à ce ravitaillement en opérant d'un autre côté, c'est-à-dire en remontant le grand fleuve africain depuis son embouchure jusqu'au cœur de notre empire? Était-il possible de faire franchir à une flottille les fameux rapides de Boussa, qui passaient pour être un obstacle absolu à la navigation? Tel est le problème que j'avais à résoudre et à la solution duquel je m'attachai avec la plus vive ardeur.

C'est au XIXe siècle que se sont révélés les premiers navigateurs du Niger. Je citerai pour mémoire avec le regret de ne pouvoir m'étendre davantage sur leurs missions : Mungo Park (1806), Denham Oudney, Clapperton (1820 à 1824), Lander (1830), puis Mage et Quintin (1863), Caron (1887), Jayme (1888). Tous nos glorieux devanciers, à qui revient l'honneur d'avoir décrit, étudié, suivi la route du Niger, n'ont pas sacrifié leurs existences en infructueux efforts. Leurs travaux furent étudiés, leurs idées mises en pratique, leurs tentatives reprises avec ardeur; il serait injuste de ne pas reconnaître la part qui leur revient dans la connaissance du Niger.

Parmi les explorations du fleuve, il en est deux qui nous intéressent plus directement : celle du capitaine d'artillerie Toutée et celle du lieutenant de vaisseau Hourst.

Dès l'année 1895, diverses missions sillonnèrent l'Afrique occidentale : Decœur partait de la côte dahoméenne et rejoignait le Niger à Say; pendant ce temps, M. Ballot, gouverneur du Dahomey, s'installait et prenait position à Boussa. A la même époque, le capitaine d'artillerie Toutée débarquait à Porto-Novo, se dirigeait sur Tchaki, puis, arrivé vers le neuvième degré de latitude, se repliait sur l'Est pour atteindre le Niger. Les Anglais prétendaient à l'occupation effective du royaume de Boussa, et revendiquaient déjà pour leur compte le titre de possession de ces territoires. Toutée arrivait en

mars 1895, à Badjibo, exténué de fatigue; sur la route longue et pénible qu'il venait de suivre, il avait signé des traités avec les chefs des régions traversées. De prime abord, il se rendit compte de ce fait que les Anglais n'exerçaient aucune influence sur cette partie du fleuve, à telle enseigne qu'il signait, peu de temps après, un traité avec le roi de Boussa.

Les ordres ministériels lui prescrivaient d'explorer le fleuve et de vérifier les assertions de la diplomatie britannique. Badjibo est le premier village que l'on rencontre au pied des rapides. Toutée s'installa sur la rive droite, en face du village. Il y construisit le fort d'Arenberg, y laissa garnison, y répara ses forces épuisées, puis organisa le convoi de pirogues avec lequel il devait s'engager sur le fleuve, et accomplir ainsi la première exploration réelle du Niger. A cette époque de l'année, les eaux étaient fort basses, les rapides dangereux : Toutée ne s'arrêta pas devant ces obstacles; il franchit les rapides sans hésiter, arriva à Say miné par la fièvre et affaibli par la dysenterie; puis il continua sa route vers le Nord, passa les rapides de Tillaberi, jusqu'à ce que, arrivé à Tibi-Farca, il considérât sa tâche accomplie et fit demi-tour pour redescendre à Boussa.

Le fleuve avait continuellement baissé, les chutes étaient au maximum de violence; le Niger, couvert de roches, ne présentait partout que des écueils et des difficultés. La petite flottille s'engagea dans le couloir de Garafiri et passa la première chute. Surpris par ces obstacles, qu'il n'avait pu voir à la montée parce que l'eau les recouvrait, Toutée se lança résolument à travers les deux grandes chutes, chavira et fut assez heureux pour regagner la berge. Quelques jours après, il rentrait à Fort-Arenberg, et revenait en France par le Niger et la rivière Forcados. Malgré les péripéties du voyage, Toutée affirmait à son retour que la montée du Niger, avec un convoi de pirogues chargées, est une partie de plaisir à côté des tribulations incessantes que cause une colonne de nègres portant, en file indienne, des caisses sur la tête.

En 1896, le lieutenant de vaisseau Hourst descendait le Niger et tentait l'expérience en sens inverse. Cet officier de marine montait trois mauvais bateaux, tout à fait impropres à la navigation des rapides. En avril, il arrivait à Say après avoir franchi les rapides de Labezenga; il hivernait à Fort-Archinard où il attendait la crue; puis il se lançait courageusement, en octobre, à l'époque des hautes eaux, dans les rapides de Boussa, dont les roches étaient submergées.

La mission hydrographique de M. Hourst fut heureuse. Elle franchit tous les obstacles sans le moindre accident, et continua la descente du Niger pour rentrer en France par l'embouchure de la rivière Forcados.

Contrairement à ce que l'on était en droit d'attendre, étant donnés les résultats satisfaisants de sa tentative, le lieutenant de vaisseau Hourst, se mettant en contradiction manifeste avec Toutée, prétendit que la voie du Niger était inaccessible à toute entreprise de navigation, tout au moins d'une façon pratique et continue.

Ce conflit d'opinions entre les deux derniers explorateurs du Niger demandait à être éclairci. En tout cas, il y avait un réel intérêt à reprendre les efforts de Toutée et à créer une voie de ravitaillement par le fleuve; il y avait aussi une œuvre d'humanité à accomplir en suspendant les convois de porteurs qui transformaient les indigènes en bêtes de somme. Ces deux considérations réunies firent décider l'envoi de notre mission.

*Conventions internationales.* — L'utilité du ravitaillement du Soudan par le Bas-Niger est évidente. Le Gouvernement français se devait à lui-même de s'en occuper. L'envoi de notre mission cependant souleva la mauvaise humeur de quelques journaux britanniques et notamment de la *Pall Mall Gazette*, qui écrivit à propos du ravitaillement de nos possessions soudanaises par la voie du Niger : « Ce ravitaillement comporte l'envoi de munitions, chose qui ne peut être qu'une nouvelle et courtoise concession de notre part. Puisse cette courtoisie ne pas se retourner contre nous! » Mais cette mauvaise humeur

de quelques organes britanniques dura peu. Il suffira d'ailleurs de citer quelques articles des conventions internationales en vigueur pour établir combien était légitime notre droit de porter nos couleurs sur le Niger et sur ses affluents. C'est, on le sait, le Traité de Berlin, du 21 février 1885, qui a réglé la question de la navigation du Niger. Certains de ces articles sont donc intéressants à reproduire.

Article 26. — La navigation du Niger, sans exception d'aucun des embranchements ni issues de ce fleuve, est et demeurera entièrement libre pour les navires marchands, en charge ou sur lest, de toutes les nations, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs.

.....En conséquence, sur tout le parcours et aux embouchures du Niger, il ne sera fait aucune distinction entre les sujets des états riverains et ceux des non-riverains, et il ne sera concédé aucun privilège exclusif de navigation, soit à des sociétés ou corporations quelconques, soit à des particuliers....

Article 27. — La navigation du Niger ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance basées uniquement sur le fait de la navigation.

Elle ne subira aucune obligation d'échelle d'étape, de dépôt, de rompre-charge ou de relâche forcée.

Dans toute l'étendue du Niger, les navires et les marchandises transitant sur le fleuve ne seront soumis à aucun droit de transit, quelles que soient leur provenance ou leur destination....

Pourront seuls être perçus des taxes ou droits qui auront le caractère de rétribution pour services rendus à la navigation même.

Article 28. — Les affluents du Niger seront, à tous égards, soumis au même régime que le fleuve dont ils sont tributaires.

Article 29. — Les routes, chemins de fer ou canaux latéraux qui pourront être établis dans le but de suppléer à l'innavigabilité ou aux imperfections de la route fluviale sur certaines sections de la voie du Niger, de ses affluents, embranchements et issues, seront considérés en leur qualité de moyens de com-

munication, comme des dépendances de ce fleuve et seront également ouverts au trafic de toutes les nations....

Article 30. — La Grande-Bretagne s'engage à appliquer les principes de la liberté de navigation énoncés dans les articles 26, 27, 28, 29 en tant que les eaux du Niger, de ses affluents, embranchements ou issues, sont et seront sous sa souveraineté ou sous son protectorat.

La Grande-Bretagne s'engage à protéger les négociants étrangers de toutes les nations comme s'ils étaient ses propres sujets.

Article 33. — Les dispositions du présent Acte de navigation demeureront en vigueur en temps de guerre. En conséquence, la navigation de toutes les nations neutres ou belligérantes sera libre en tout temps pour les usages du commerce sur le Niger, ses embranchements et affluents, ses embouchures et issues.

Malgré les stipulations de cet Acte, une compagnie commerciale anglaise, qui avait reçu l'octroi d'une charte royale pour l'exploitation des territoires du bassin du Niger et qui était devenue ainsi la Compagnie royale du Niger, ne tarda pas à s'arroger un monopole de fait, et, préoccupée d'acquérir à l'Angleterre la région haoussa autant que d'y faire du commerce, elle opposa une résistance constante aux efforts de la France qui, s'appuyant sur les dispositions de l'Acte de Berlin, tentait de naviguer sur le Niger ou son affluent principal la Bénoué et d'y établir des comptoirs.

On n'a pas oublié les difficultés qu'éprouva M. le lieutenant de vaisseau Mizon dans l'accomplissement de ses deux missions de 1890 et de 1892 : les agents de la compagnie anglaise prétendirent l'empêcher de débarquer sur leurs territoires et allèrent jusqu'à saisir un de ses vapeurs. Ces difficultés reprirent en 1895, en même temps que s'affirmait notre action dans le Bas-Niger, lorsque la Compagnie constata les résultats de la première mission Toutée, c'est-à-dire la fondation d'un poste à Badjibo-Arenberg et la signature d'un traité avec le roi de Boussa. La lutte ouverte ainsi engagée par la Compagnie

royale contre les efforts de la France, appelait une discussion diplomatique propre à régler les points en litige.

Les négociations furent donc reprises avec l'Angleterre à la



L'ENCLAVE FRANÇAISE DE FORCADOS.

fin d'octobre 1897. Elles aboutirent à une convention franco-anglaise signée à Paris le 14 juin 1898. Boussa était rétrocédé aux Anglais, mais en vertu de l'art. 8, deux enclaves nous étaient concédées dans le Bas-Niger, l'une devant être située « en un endroit convenable sur la rive droite du Niger, entre Léaba et le confluent de la rivière Moussa (Mochi) avec le fleuve, et l'autre sur l'une des embouchures du Niger ». La concession de ces deux enclaves impliquait naturellement pour nous un droit de transit et de circulation et nous ouvrait la voie du Niger. De plus, il était dit, dans les annexes de la Convention, que la Grande-Bretagne examinait « de concert avec le Gouvernement français, les règlements de navigation du Niger et de ses tributaires existant actuellement, en vue de supprimer toute restriction préjudiciable au commerce français qui serait reconnue par les deux pays comme étant en désaccord avec l'Acte de Berlin ».

La lecture de ces textes prouve suffisamment combien était fondé notre droit de navigation sur le Niger....

En 1900, M. le commandant Toutée, envoyé de nouveau en

mission, délimitait les enclaves et en traçait les plans : l'une était située sur le rio Forcados près du village de Goula, l'autre sur la rive droite du fleuve en face et à 1 kilomètre en aval du village de Badjibo. C'est peu après que le Gouvernement français, ayant résolu de ravitailler ses troupes des territoires militaires de l'Afrique occidentale et du Haut-Dahomey, en s'appuyant sur ces enclaves comme bases d'opérations, forma la mission dont le voyage fait l'objet de ce récit.

*Organisation de la flottille du Bas-Niger.* — En octobre 1900, je recevais les ordres et les attributions nécessaires pour l'organisation de cette expérience de ravitaillement par la voie fluviale du Bas-Niger.

En raison de la réputation dont jouissaient les rapides de Boussa que l'on présentait, de plusieurs parts, comme infranchissables, il fallait s'organiser de manière à n'éprouver aucun échec du fait même de l'armement et de l'outillage de la flottille. Rien ne fut négligé Sur nos indications, le département des Colonies fit construire vingt bateaux: cinq en acier, longs de 17 mètres, larges de 2m30 et profonds de 1m20; quinze en pitchpin, solidement étayés par des membrures en chêne, mesurant 15 mètres de longueur, 2 mètres de largeur et 1m30 de profondeur. Les chalands en bois pouvaient porter de six à douze tonnes et les chalands en acier de huit à vingt tonnes, selon l'encombrement du matériel pris en charge.

A la montée, pour lutter contre les courants, nos moyens de propulsion devaient être de longs bambous armés de crochets, des gaffes et des avirons. A la descente, nous devions marcher à la rame pour gagner de vitesse sur les rapides et manœuvrer avec plus de facilité. Nos chalands portaient deux systèmes de direction : un gouvernail en tôle d'acier ou bien un aviron barre, long de 6 mètres, placé dans un tolet et d'une force considérable.

Le gouvernail est un engin en quelque sorte passif, qui transmet seulement une impulsion, bien différent en cela de l'aviron-barre qui donne, chaque fois qu'on le manie, une nou-



LES EMBARCATIONS DE LA MISSION.

velle poussée. Lorsqu'il s'agit de contourner des roches et des troncs d'arbres, lorsqu'une embarcation doit exécuter une évolution brusque et se présenter constamment en pointe dans des courants tournants, il est facile de comprendre que l'aviron-barre, énergiquement ramené plusieurs fois de suite très rapidement dans la direction voulue, replace l'étrave dans le courant et fait virer l'embarcation du côté de la rive. Aussi arrivâmes-nous à l'employer sans cesse, de préférence au gouvernail.

L'outillage de la flottille était des plus complets : il comportait tous les instruments des ouvriers en fer, des charpentiers, des menuisiers, des calfats, puis une provision sérieuse de pitchpin, des bordages, de l'étoupe, du brai, des cordes, des rechanges, des avirons et des câbles d'une force de deux tonnes et demie à la traction.

Mes compagnons de route étaient : le lieutenant de Peyronnet de l'artillerie coloniale, aujourd'hui capitaine, qui sert sous mes ordres depuis quatre années. Ce jeune et brillant officier m'accompagnait autant en qualité d'ami que de collaborateur. Le lieutenant Anthoine, officier de cavalerie, tout jeune et plein d'avenir; puis trois sous-officiers d'artillerie coloniale, Boury, Groisne et Messéant, sujets exceptionnels, véritables types du soldat modeste et résolu, que j'avais eus sous mes ordres au Soudan.

Nous formions un ensemble très uni, véritable famille dont j'avais l'honneur d'être le chef. Notre bonne entente était une chance de plus pour le succès de la mission. Hélas! nous avons subi de rudes épreuves, supporté de terribles fatigues, et la mort a fauché parmi nous!... Lorsqu'au départ de France, ma pensée se portait vers l'avenir probable, c'est avec un serrement de cœur que je me demandais combien parmi nous reviendraient sains et saufs réparer leurs forces à l'air vivifiant de la Patrie. Nous n'avons pas eu le bonheur de nous retrouver au complet : à son retour en France, Anthoine tomba épuisé par les fatigues de la route et nous eûmes la douleur de le perdre.

*Affrétement d'un vapeur.* — Par suite de l'encombrement énorme de notre cargaison, le ministre des Colonies fit affréter un vapeur suffisamment vaste pour embarquer nos chalands et nos approvisionnements.

Des pourparlers, engagés avec diverses compagnies de navigation, échouèrent successivement. Les unes prétendaient avec raison que l'escale de Forcados retarderait leur service postal; les autres refusaient, alléguant que l'exiguité du pont de leurs navires ne permettait pas d'y placer les quinze embarcations en bois que nous emportions toutes montées.

Pendant ce temps, le Niger, qui baissait depuis le mois d'octobre, mettait de jour en jour ses roches à nu. Tout retard rendait donc notre tâche plus difficile.

Notre départ devait avoir lieu le 15 décembre, et j'appréhendais de le voir remis à une date indéterminée, lorsqu'un arran-

gement survint entre le département des Colonies et l'armateur du vapeur *Conseil*, cargo-boat de trois mille tonnes, qui vint au Havre pour nous embarquer. Nous partions avec dix mille caisses, dont environ neuf mille de ravitaillement qui remplissaient tout un hangar.

Les quinze embarcations en bois qu'il ne fallait pas songer à mettre dans la cale formaient une pontée très volumineuse. Le département des Colonies exigeait que ces embarcations, placées sur le pont, fussent étayées par des poutres et mises à l'abri des coups de mer par de fortes saisines en cordes. Il fallut huit jours pour les arrimer.

*Voyage par mer.* — Le 23 janvier 1901, nous étions prêts à gagner le large, lorsque survint une violente tempête qui causa de nombreux sinistres sur nos côtes ; il nous fallut attendre qu'elle cessât, et c'est le 29 seulement, par un calme très relatif, que nous quittions le Havre pour la côte d'Afrique. Et déjà les sujets de préoccupations semblaient ne pas nous faire défaut :

1° Le *Conseil* calait 6m85 et d'après les renseignements que nous possédions, il n'y avait que 6m90 (23 pieds) d'eau sur la barre de Forcados. 2° La tempête sévissait toujours dans l'Atlantique et pouvait arracher nos chalands sur le pont. 3° Nous avions un retard considérable. Allions-nous encore trouver de l'eau dans les rapides? 4° Le débarquement à Forcados, en pleine rade, serait-il possible? 5° Les Anglais feraient-ils un accueil sympathique à cette première tentative de convois en transit libre sur le Niger? etc.



M. LERICHE, CAPITAINE DU « CONSEIL ».

Mais à quoi bon s'inquiéter? Quel remède pouvions-nous apporter à la situation? Aucun. Pourquoi dès lors se tourmenter d'avance en face d'événements si lointains?

Le capitaine Leriche, commandant du *Conseil*, nous avait offert, avant le départ du Havre, une hospitalité si parfaite que les soucis s'étaient envolés. M. Salles, armateur du navire, s'était ingénié à nous rendre la traversée agréable ; aussi l'avenir nous apparaissait-il plein d'heureuses promesses.

Cependant, au large, les vagues faisaient rage et s'abattaient lourdement sur le pont ; le vapeur était tellement chargé que nous étions constamment au niveau de l'eau ; lorsque le mauvais temps redoublait d'intensité, nous entendions distinctement le craquement des saisines qui retenaient nos chalands. Fort heureusement, nous doublâmes Ouessant entre deux tempêtes. Nous longeâmes ensuite les côtes de Portugal par un grand vent de nord-ouest ; la mer grossit de nouveau, et ne se calma que deux jours après.

Le 6 février, le *Conseil*, faisant escale à Ténérife, remplissait ses water-ballast et prenait des vivres frais pour continuer sa route. Nous étions enfin dans la région des eaux calmes. A partir de ce moment notre voyage devint plein de charme et d'agrément, sur un navire où nous étions tranquilles, où nous jouissions de toutes les commodités désirables. En raison du beau temps, la table était dressée sur la dunette, à côté de la chambre de veille du capitaine. Parfois un coup de roulis renversait le potage sur nos effets ; M. Leriche n'y comprenait rien, jamais son navire n'avait manifesté de pareils instincts d'indiscipline. Aussi l'invectivait-il sévèrement comme un vieux serviteur que l'on a depuis dix-huit ans sous ses ordres. Le maître d'hôtel était un brave matelot, gauche, honnête et complaisant ; il avait conservé pour nous nommer, ayant oublié les noms, les anciennes appellations de la marine ; il appelait de Peyronnet le grand capitaine, pour le distinguer d'Anthoine qui devenait le petit capitaine, à cause de son apparence moins robuste. Ce brave homme avait des expressions typiques. Le soir, il s'empressait de « gréer » la lampe, et lorsque ses jambes se trouvaient prises dans les cordages du pont, il était « engagé » avec le bitord. Il avait beaucoup d'admiration pour

ces marins qui, aussitôt débarqués, se promènent avec une femme à chaque bras, « l'une à bâbord, l'autre à tribord.... »

Le 10 février, nous étions en vue de Dakar; à deux heures de l'après-midi, le même jour, le *Conseil* jetait l'ancre à l'entrée de la rade, et nos occupations coloniales commençaient aussitôt.

Le ministre des Colonies avait demandé à son collègue de la Marine de vouloir bien recruter pour nous, à la station navale du Sénégal, trente-deux laptots, huit charpentiers, deux forgerons, un infirmier. De mon côté, j'avais fait demander à un de mes camarades de Koulikoro, siège de mon ancien commandement, de rechercher les huit piroguiers bambaras du Niger, qui, précédemment, avaient fait avec moi, en 1899, un raid de 3 700 kilomètres sur le fleuve. Ces braves gens ne se firent pas prier, ils prirent immédiatement la route du Sénégal; de sorte que, le 10 février, tout le personnel indigène était au complet à Dakar, interné dans le sanatorium, à cause de l'épidémie de fièvre jaune que l'on disait terminée, mais que nous craignions d'apporter et de propager avec nous dans les colonies anglaises de l'Ouest africain.

Il serait difficile de dépeindre l'état d'esprit de ces braves gens que l'on tint enfermés durant dix jours. Seuls, les Bambaras conservèrent leur calme, grâce au caractère pacifique de leur race; mais les Sénégalais n'étaient plus tenables, il était temps de les embarquer. Une fois à bord, nous payâmes à chacun son arriéré de solde, puis nous fîmes appel aux maisons de commerce et tout notre monde se pourvut, sur le champ, des objets les plus variés : malles en fer, souliers jaunes, vestes rouges, ceintures multicolores, chapeaux marrons, ombrelles vertes, sucre, biscuits, etc. Le 12 février, à huit heures du soir, tout étant prêt, le *Conseil* continuait sa route vers Forcados.

La chaleur commençait à se faire sentir, car nous voguions vent arrière, et la brise, qui suivait la même route, n'existait pas pour nous. Durant neuf jours, la côte d'Afrique se déroula sous nos yeux, quoique d'une façon très interrompue. Dès le

matin, nous la suivions de très près, distinguant les factoreries et les villages nègres; puis, le soir, nous reprenions le large pour éviter les récifs, car ces écueils ne sont signalés par aucun feu; aussi, à défaut de phares, cette côte est-elle balisée par les nombreux navires, dont les pilotes n'ont pas usé de la même précaution que le nôtre. Il est donc très regrettable que les nations européennes, qui possèdent des colonies tout le long de ce littoral inhospitalier, n'aient pas encore pris les mesures nécessaires pour y placer des feux capables d'indiquer la route aux navires; il en résulte que ceux-ci se trouvent parfois dans la nécessité de prolonger inutilement leurs escales pour arriver de jour au point de relâche le plus voisin : d'où pertes de temps et d'argent.

Les passagers sont les seules personnes qui bénéficient de cette absence de phares, car il est fort intéressant de visiter sur la côte, au petit bonheur des points d'atterrissement, des villes qui se créent, d'autres qui se développent, des colonies qui s'organisent.

Un jour, le vapeur touche à Bérébi : à l'approche du navire, d'innombrables pirogues longues et légères sortent des rochers, lancées à toute vitesse par des kroumen, ces hardis matelots noirs que l'on rencontre sur tout ce littoral.

Ou bien encore le navire fait escale à Sekondi : c'est une cité neuve, géométriquement tracée, d'où la voie ferrée s'élance vers les placers et les filons, vers ce pays où la terrible fièvre de l'or tue presque aussi sûrement (et sans recours possible à la quinine) que la fièvre des bois ou des marais; les voitures et les pousse-pousse aux vives allures s'y croisent au milieu d'un encombrement d'indigènes, terrassiers Yorubas, venus du Lagos.

Un autre jour, c'est le warf de Grand-Bassam qui est choisi. Ici règne une activité surprenante, le pays s'ouvre à la colonisation; c'est encore la fièvre de l'or qui crée ce mouvement de baleinières débarquant ou ramenant des prospecteurs sous les ondées violentes d'un ciel inclément. Les uns s'embarquent satisfaits ou tout au moins confiants en la réussite, les autres

rentrent en France, le visage ravagé par la fièvre, les déceptions et les soucis.

Le 20 février, le *Conseil* voguait dans le golfe du Bénin, le point nous portait en bonne direction, mais sur ces immenses étendues de l'Océan, les erreurs sont possibles, et quoique souvent très faibles, elles peuvent donner lieu à des hésitations. Vers cinq heures du soir, balancés par une forte houle, nous aperçûmes un point noir qui émergeait des vagues.

« C'est une embarcation », dit l'un de nous. Aussitôt, les lunettes de se braquer vers l'objet signalé pour distinguer sa nature. « C'est un rocher » dit un autre. Mais cette terre ne figurait sur aucun document; nos cartes, nos index de navigation n'en faisaient pas mention. Nous étions tout simplement en présence d'une balise, en forme d'un énorme tonneau ovoïde, ce qui nous mettait à deux milles à peine de la bouée extérieure de la barre de Forcados. Nous n'avions pas de pilote et notre tirant d'eau étant, d'après les renseignements, égal ou supérieur à celui de la barre, le plus prudent était de stopper et d'attendre. C'est ce que nous fîmes.

Nous voici donc à la nuit tombante mouillés par trente pieds d'eau, presque à destination. Aussitôt, les conjectures reprennent leur cours parmi mes compagnons de route.

« La mer est bien trouble, le Niger est tout près, nous sommes au large de la barre et nous avons à peine 10 mètres de fond, nous ne passerons pas, dit l'un.

— Ce serait fâcheux, répond un homme d'équipage, car le *Conseil* a des formes anciennes et s'il touche il va se renverser de côté.

— Laissez donc, reprit M. Leriche, ce bon vieux navire a talonné sur toutes les barres, sur bien des cailloux, mais il est solide et ce n'est pas cette fois qu'il y restera. »

Pendant ce temps, je restais silencieux et méditatif à l'écart, cachant à tous mes préoccupations.

Le lendemain matin, M. Leriche envoyait son second à terre avec une baleinière pour chercher un pilote en rivière.

Cette embarcation était partie depuis deux heures à peine, lorsqu'un vapeur de 4000 tonnes, le *Jebba* de la Compagnie anglaise Elder Dempster, venait mouiller à côté de nous. Notre pavillon de pilote était hissé. Aussitôt un surf-boat du *Jebba* amenait à bord un officier de service qui prit arrangement pour nous diriger sur la barre.

Ces surf-boat (bateaux de surface) sont des baleinières destinées à passer sur la crête des lames et des volutes que forment les barres si dangereuses du littoral africain; ce sont des embarcations très solides, relevées aux deux extrémités et manœuvrées par des kroumen, armés de pagaies dentées, qui ressemblent à des mains démoniaques.

Voici comment les surf-boat passent les barres : les pagayeurs se présentent devant la première volute et retiennent l'embarcation; ils attendent qu'une grosse lame très dangereuse forme le premier rouleau, puis dès qu'elle est passée, jugeant que la lame suivante doit être moins forte, ils se lancent sur la barre en poussant des cris stridents. S'ils ont mal choisi leur vague, ils se précipitent sur les passagers qu'ils tirent comme ils peuvent par un bras ou par une jambe en dehors de l'embarcation et se mettent à nager dans les volutes jusqu'à terre. Malheur à celui qui ne saute pas à l'eau : la baleinière l'écrase en se retournant sur lui. Les débarquements sur ces côtes, d'ailleurs infestées de requins, sont très difficiles. Les transbordements s'effectuent le plus souvent en pleine mer, d'un navire à l'autre, par surf-boat. Les mouvements de roulis et de tangage de ces maudites embarcations sont des plus violents : une forte dose d'ipéca rend moins malade que le plus court trajet dans ces bateaux.

Donc, le 21 février, à quatre heures du soir, le pilote montait à bord. A toute vitesse, les chaudières à plein tirage, le *Conseil* se mettait en route. Les pompes aspiraient un mélange d'eau et de vase, indiquant nettement que nous avions peu d'eau sous la quille ; mais cependant, à la faveur de la marée, nous passions sans incident sur la barre et nous pénétrions dans la rivière.



EN RADE DE FORCADOS.
UN NAVIRE DÉBARQUANT SON CHARGEMENT SUR DEUX BRANCH-BOATS.

Je ne saurais dire quel soulagement ce fut pour nous. Combien nous eussions éprouvé d'ennuis et de difficultés s'il nous avait fallu opérer au large, sur cet océan houleux et tourmenté, le déchargement de nos 10 000 colis et de nos 20 chalands! Nous voici donc en rade, la nuit tombe, mais nous apercevons la côte. Devant nous est le village de Goula avec le pavillon français qui flotte au-dessus de l'enclave et qui s'abaisse pour nous saluer.

Nous répondons à son salut, pensant à la joie que doivent éprouver les douze laptots, qu'en juin 1900, le colonel Toutée a débarqués sur ce coin de terre française et qui sont toujours là pour le garder et le défricher.

A six heures, le *Conseil* jette l'ancre au fond de la rade, à proximité du ponton de la douane. Une baleinière nous aborde immédiatement et ses passagers montent à bord C'était le

second maître Suleyman, puis Master Davis, un noir de Sierra-Leone, directeur des douanes, qui nous amenait un de ses officiers, noir également, pour vérifier nos connaissements. Une fois les premiers saluts échangés, M. Davis nous exposa le but de sa visite, ce qu'il fit d'ailleurs avec beaucoup de courtoisie. Nous n'avons eu qu'à nous louer de ses bons procédés à notre égard....

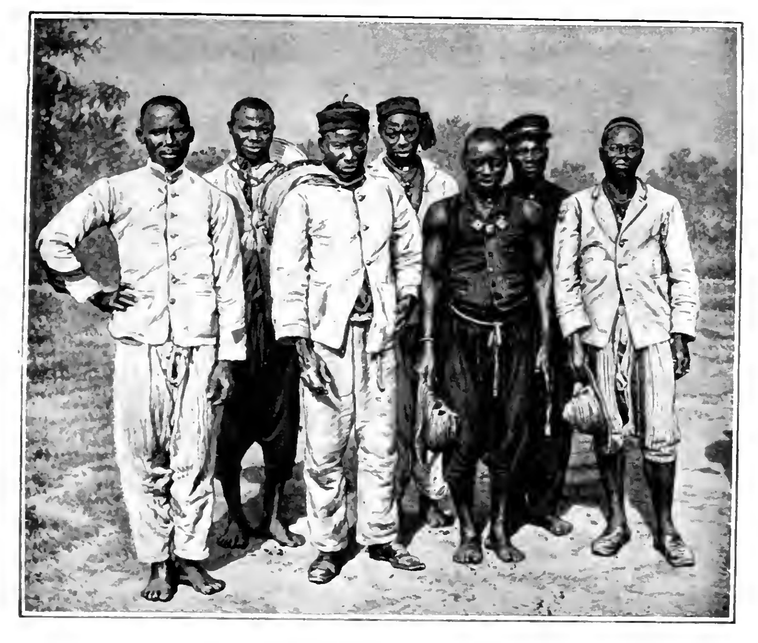
Cette fois, le sort en est jeté! Nous sommes définitivement arrivés à destination. Nous nous trouvions sur notre champ d'action, sur le théâtre même de notre mission.

Avant d'entreprendre le récit détaillé de notre navigation du Niger, je voudrais exposer rapidement la besogne qui nous incombait. Nous devions débarquer du *Conseil* et transborder sur l'enclave de Forcados un grand nombre de caisses, 7 000 environ; régler les affaires de douane en nous conformant à la convention de 1898; monter à Badjibo; y construire sur l'enclave d'Arenberg les bâtiments nécessaires, y déposer une garnison et des ouvriers; puis remonter le fleuve et franchir ses rapides, afin de porter aux troupes du troisième territoire militaire les caisses d'approvisionnements dont elles avaient besoin.

A cette fin, la flottille entreprit trois convois qui s'organisèrent à Badjibo : le premier convoi passait les rapides de Boussa le 15 avril 1901, séjournait à Say et redescendait en août à Badjibo, effectuant un trajet de 1 700 kilomètres avec 60 tonnes de matériel; le second convoi montait les rapides en octobre à la saison des hautes eaux, atteignait Say le 3 décembre, Ansongo le 1er janvier 1902, puis redescendait à Badjibo le 4 février après une marche ininterrompue de 119 jours sur le fleuve, effectuant un parcours de 2 500 kilomètres avec 97 tonnes de chargement; le troisième convoi remontait les rapides en mars 1902 à l'époque des eaux moyennes, avec 83 tonnes de ravitaillement.

Ces voyages successifs souvent périlleux, toujours fatigants, nous les avons entrepris avec une ardeur qui confinait à l'enthousiasme. Nous avions tous la volonté de réussir, et c'est sans

NOS PILOTES.



LES PILOTES BAMBARAS DE LA MISSION.

aucun doute la raison qui nous a permis de mener à bien notre entreprise.

*Nos piroguiers.* — Ce résumé de nos travaux établi, il me reste encore à faire connaître au lecteur les braves gens qui allaient sans mesure et sans hésitation partager nos peines et nos dangers, et qui devaient ainsi contribuer dans une large mesure à notre succès.

Ce sont, je l'ai dit, les mêmes piroguiers, des Somonos-Bambaras de Koulikoro, qui firent avec moi le raid de 1899 et la mission du Bas-Niger. Serviteurs exceptionnels, navigateurs incomparables, rien n'est plus simple que de se les attacher et de s'en faire aimer; dès lors leur dévouement ne connaît plus de limites et l'on peut tout attendre de leur zèle.

Voici d'abord Tonié Taraoré, le chef de tous les laptots, un jeune homme de vingt-cinq à vingt-six ans, froid, résolu. C'est lui qui conduisait mon embarcation et qui nous dirigeait dans



NOS PIROGUIERS TONIÉ ET LANCINÉ AVEC LEURS FEMMES.

les rapides à la recherche des passages. Dans les cônes de Garafiri, un tourbillon a réagi sur sa barre et l'a jeté dans le fleuve, la poignée de l'aviron l'a frappé en pleine poitrine et l'a grièvement blessé. Nous avons passé des jours et des heures côte à côte à l'arrière du chaland, luttant contre le fleuve, causant rarement, mais nous comprenant à souhait. Lanciné Guiré, le plus fort, le plus gai, le plus habile de tous, d'une bravoure admirable, d'un dévouement de toutes les minutes; Baniessé Couloubaly, un brave cœur, une nature énergique; Sibry Couloubaly et Oumarou Kané, deux amis inséparables; Koloba Samaké, Amadi Diara, Ousman Sangaré, tous serviteurs d'élite, qui supportaient les privations, les fatigues et les intempéries, sans jamais se plaindre, sans en paraître affectés.

Quel éloge ne pourrais-je pas faire de ces braves gens, honnêtes et laborieux, qui plaçaient en nous toute leur confiance! Dans les passages dangereux, ils se jetaient à l'eau résolument

pour sauver les embarcations, et si nous nous trouvions en péril, tous venaient à notre aide. Ces hommes modèles ne méritèrent jamais la moindre observation, le moindre reproche.

J'éprouvai un serrement de cœur en les quittant. Nous leur devions notre existence. Ils étaient venus à nous, désintéressés : en gens simples ne connaissant pas les satisfactions qui, chez nous, exaltent l'amour-propre et servent de récompense morale à nos actions.

Durant le cours de cette campagne toute pacifique, j'ai comparé leur bravoure avec celle de nos tirailleurs qui se distinguent au feu, et j'ai dû convenir qu'il y avait autant de courage chez les uns que chez les autres. Il faut de la crânerie pour affronter les balles ennemies ; mais il faut aussi du calme et du sang-froid pour diriger une pirogue au milieu des eaux tumultueuses prêtes à vous engloutir.

Les indigènes qui prennent part à des missions comme la nôtre n'ont pas leurs noms inscrits à côté de ceux qu'exaltent les combats, aucun Livre d'Or n'existe pour eux. C'est pourquoi je suis heureux de pouvoir les citer ici et d'exprimer l'affectueuse sympathie que je leur ai gardée.



## CHAPITRE II

Débarquement en rade de Forcados. — Voyage à Lagos et au Dahomey. — A la recherche d'un remorqueur. — Le port de la Niger Company à Bouroutou. — La rivière Forcados et ses méandres. — En route. — Nous arrivons sur le Niger. — Les trois bassins du Niger : le Kouarra, l'Issa, le Djoliba.

Le 22 février de bon matin, sur la rade de Forcados, le travail de débarquement de tout notre matériel commençait à bord du *Conseil*, et nous procédions à la mise à l'eau de nos chalands en bois, qui étaient solidement arrimés sur le pont.

Dès l'aube, je partis en canot pour Bouroutou, le port que la Niger Company possède et qui est construit au fond de la rade. L'une de nos plus importantes préoccupations était de chercher un vapeur dont le tirant d'eau ne dépassât pas 1m50 et qui fût capable de nous remorquer jusqu'à Jebba. Nous étions très vaguement fixés à ce sujet, je ne savais où m'adresser. La Niger Company en possédait plusieurs, mais ses prix et ses tarifs ne seraient-ils pas excessifs? D'autre part, le département des Colonies devait faire à Lagos les recherches nécessaires; mais nous étions sans communications et sans courrier depuis notre départ de France, nous ne pouvions posséder aucun renseignement précis, à moins d'aller à Lagos.

M. Watts, agent général de la Niger Company, se trouvait alors en tournée sur le fleuve, ce qui ne simplifiait pas notre besogne, puisque, seul, il pouvait traiter avec nous. Je résolus donc d'aller à Lagos par le premier navire en partance, à la recherche de nouvelles. De Peyronnet m'accompagna. Pendant ce temps, suivant les ordres immédiatement donnés, le débar-

quement continuait sous la direction du lieutenant Anthoine.

*Voyage à Lagos.* — Les navires qui font le service entre Forcados et Lagos s'appellent des branch-boats autrement dit : bateaux de petite ligne. Ils calent environ 3m50, portent 1 000 à 1 200 tonnes et prennent des passagers.

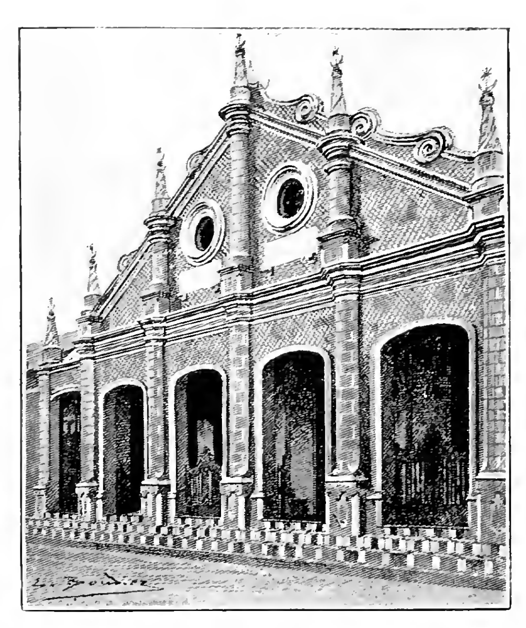


PONT SUR LA LAGUNE, A LAGOS.

Les courriers, les navires de fort tonnage calant plus de douze pieds, ne peuvent franchir la barre de Lagos, de sorte que toutes les marchandises à destination de cette colonie sont déchargées en rade de Forcados, sur des branch-boats, qui viennent en eau calme s'accoler aux flancs du paquebot. Forcados est donc en réalité le port commercial de Lagos, capitale du Yoruba.

Nous voici embarqués, le 25 février, sur le *Dodo*, l'un des sept ou huit branch-boats qui font le service Forcados-Lagos, irrégulièrement, mais fréquemment. Le *Dodo* nous porta au large de la barre de Forcados et vint mouiller à 200 mètres de l'*Oron*, un courrier de la compagnie Elder Dempster, qui rentrait en Europe en faisant escale à Lagos. Nous débarquons en surf-boat et grimpons sur l'*Oron*. La baleinière qui nous portait avait servi au transit de l'huile de palme; les ponchons (énormes barriques d'huile), s'étaient probablement ouverts, en sorte que le roulis, jetant les passagers les uns sur les autres, à la façon dont on triture une salade, nos vêtements et nos bagages n'attendaient plus que le vinaigre pour être tout à fait assaisonnés.

Le lendemain de très bonne heure, nous étions en vue de Lagos : un branch-boat, l'*Eko*, sortit du port, franchit la barre et vint mouiller à faible distance du grand navire, puis nous dûmes subir un nouveau transbordement aussi peu agréable que le premier.



LAGOS, LA MOSQUÉE.

La barre de Lagos est un canal peu profond, très variable, qui se déplace et se modifie tous les jours et qui forme un Z entre de longs bancs de sable; elle est une des plus dangereuses de la côte. Autrefois, on la franchissait en surf-boat, mais les sinistres furent tellement nombreux, que c'est un sport maintenant interdit. Le moindre coup de vent, la grosse houle de l'hivernage et les tornades empêchent le franchissement de la barre, retardent les courriers et déterminent ceux-ci à débarquer leur matériel en rade de Forcados.

Le 26 février, vers midi, nous entrions en rivière de Lagos. Le coup d'œil est joli. La ville, qui compte près de cent mille habitants, s'étend en longueur sur la rive gauche de l'estuaire de la rivière Ogoun, masquée très légèrement par la végétation dont se parent les quais de cette colonie. Flamboyants, cocotiers, palmiers, bananiers, laissent apparaître à travers leur feuillage des maisons assez coquettes, aux couleurs orientales, du sein desquelles émergent les tours des églises protestantes

et les clochers de la cathédrale. Les quais sont bien construits, entretenus d'une façon régulière. Une multitude d'indigènes y circulent, chargés de colis, des marchands dorment



LES QUAIS ET L'HOPITAL DE LAGOS.

à proximité de leurs éventaires, tandis que les kroumen[1] déchargent les nombreux vapeurs accostés aux appontements des maisons de commerce.

Nous cherchons un logis : le capitaine de l'*Eko* nous enseigne l'hôtel Williams comme étant le seul asile des passagers. Deux porteurs saisissent nos cantines et nous conduisent à travers des rues sablonneuses, vers la demeure de notre hôte. Nous nous trouvons en présence d'un nègre plantureux, orné des étoffes les plus bizarres et flanqué de trois ou quatre vénus yorubas qui nous dévisagent avec complaisance. Pendant que notre hôte nous sert un « two o'clock tea » des moins appétis-

1. L'expression anglaise *kroumen*, qui a été plusieurs fois employée, signifie littéralement « hommes de Krou ». Elle désigne des noirs habitant la côte de Krou, qui s'étend des deux côtés du cap des Palmes depuis le territoire de Liberia jusqu'à la rivière de Lahou. Les Krous, probablement de race mandingue, sont de haute taille et d'une grande vigueur. Ils fournissent dans ces régions, aux équipages des navires de guerre et de commerce, des matelots d'une valeur exceptionnelle et d'une fidélité rare.

sants, des gémissements s'élèvent d'une pièce voisine. Je vais voir ce qui se passe, croyant que l'on étrangle une des jeunes femmes qui nous étaient apparues, et quelle n'est pas ma stupéfaction de voir, dans une chambre voisine de la nôtre, un cadavre de nègre auprès duquel se lamentait une vieille femme éplorée!

Nous changeons de vêtements, et dix minutes plus tard nous franchissons le perron de Government House. Un milicien fort bien équipé, tout de blanc vêtu, nous introduit. Le gouverneur est en plein Conseil, mais le capitaine Elgee, son officier d'ordonnance, vient nous tenir compagnie. C'est un homme très jeune qui s'exprime d'une façon fort agréable et nous expose en français, le sourire aux lèvres, l'excellente série de souvenirs qu'il a conservés d'un séjour à Paris; notre impression est même qu'il ne s'y est pas ennuyé du tout. Il nous fait visiter les jardins et en particulier son colombier où l'on dresse des pigeons voyageurs, destinés au service télégraphique Forcados-Lagos, en attendant que l'on ait installé, dans ces régions de vase et de palétuviers, un fil aérien.

Quelques instants après, Sir William Mac Gregor, gouverneur de Lagos, vient à nous. Docteur en médecine, botaniste, géologue, astronome des plus distingués, économiste et praticien, dispensateur prudent, paraît-il, d'un budget mobile des plus délicats à manier, Sir William est une des physionomies les plus fines et les plus sympathiques que nous ayons observées, durant notre séjour en territoire anglais; c'est un homme simple, qui place toute sa coquetterie dans l'ameublement de son cerveau. Chaque jour de la semaine, il écrit son journal dans une langue différente : le russe, l'allemand, l'italien, le français, l'espagnol, le latin et le grec étalent leurs fleurs de rhétorique sur les pages de son album, à tour de rôle, sans oubli, sans lacune. Entre ses occupations officielles, Sir William lit attentivement, en les annotant, toutes les revues étrangères, et c'est principalement à nos journaux, à nos bulletins, à nos revues, à nos publications africaines, qu'il consacre ses loisirs. Une fois les paroles de bienvenue échangées de part



ASPECT DES RIVES DE LA LAGUNE ALLANT DE LAGOS AU DAHOMEY.

et d'autre, le gouverneur nous fait préparer de superbes appartements, puis nous causons de la France et de ses colonies. Notre empire africain le fait rêver, il le trouve immense et superbe. Sir William s'intéresse à notre tentative à travers les rapides de Boussa; elle nous attire sa sympathie et, tout de suite, il nous offre son appui pour trouver un remorqueur, si nos recherches n'aboutissent pas. Nous voici donc pour quelques jours à Lagos, nous goûtons à Government House la plus cordiale hospitalité. Ce palais est confortable. C'est une vaste construction rectangulaire, entourée à tous les étages d'une véranda spacieuse et close de volets mobiles. Un hall immense sert aux réceptions; les appartements sont spacieux, bien aérés, ventilés, éclairés à l'électricité, meublés d'une façon très simple, mais très riche en même temps.

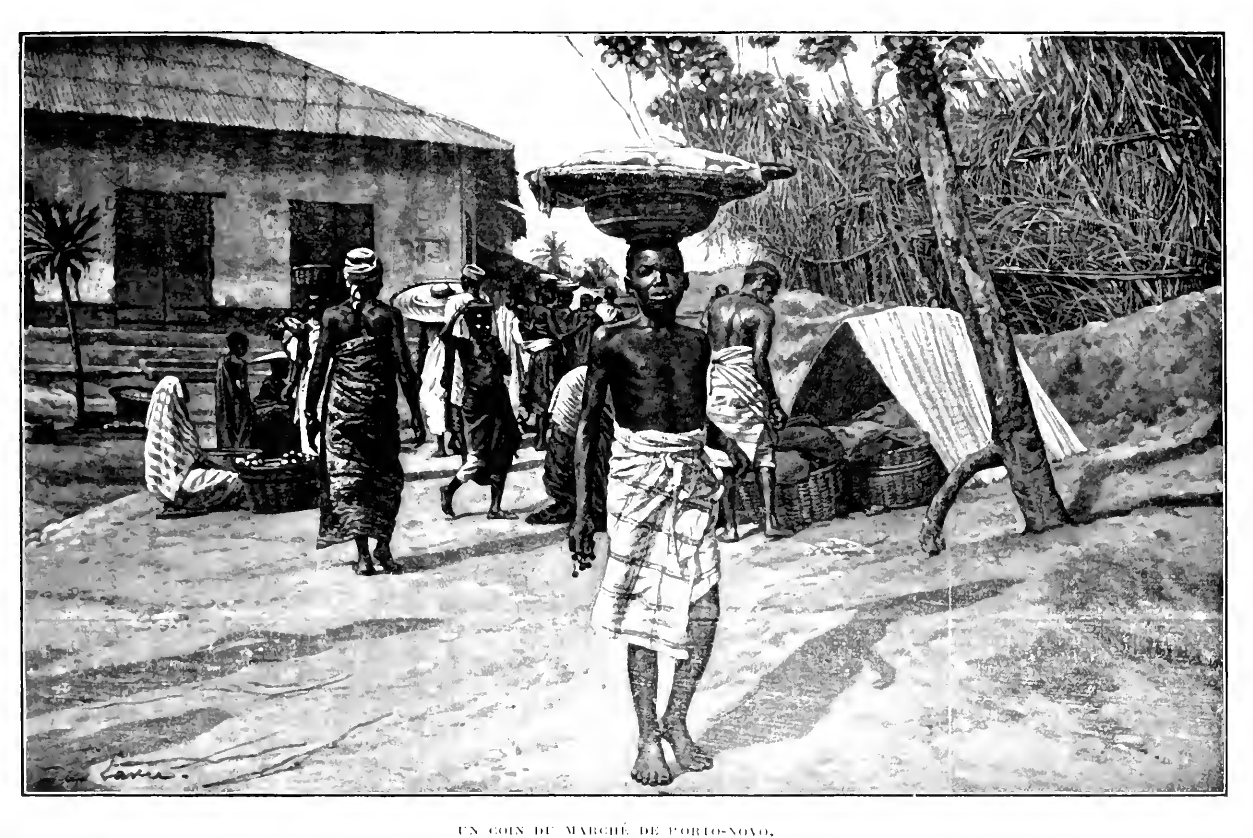
Nous eussions passé là six journées délicieuses, si l'inanité de nos recherches, au sujet du remorqueur, n'avait jeté l'inquiétude dans nos esprits.

Le jour même de notre débarquement à Lagos, je rencontrai le gérant d'une factorerie de Porto-Novo qui, sur la demande du département des Colonies, venait de louer un remorqueur pour la mission. Ce vapeur, le *Puffin*, ne remplissait pas les conditions, à cause de son fort tirant d'eau; il eut d'ailleurs toutes les difficultés possibles pour nous conduire à Porto-Novo, bien qu'il y ait presque toujours six pieds d'eau dans la lagune. Le bail de location étant signé pour un mois, je l'utilisai de mon mieux et me rendis sur lui au Dahomey pour y régler quelques affaires. Le *Puffin* avait pour propriétaire un parfait ivrogne, anglais de modeste condition, dont nous dûmes subir plusieurs fois la présence et dont les titubements étaient fort gênants pour ses voisins. Il n'avait retenu, de la langue française, que ces deux expressions : « à votre bon santé » et « il est temps d'aller déjeuner », probablement apprises dans une société d'intempérance.

*Voyage au Dahomey.* — Le voyage est des plus faciles et des plus calmes; il suffit de suivre la lagune à l'intérieur des terres et parallèlement à la mer. Ce canal irrégulier longe la côte, depuis le Togo jusqu'à la rivière Forcados et même jusqu'à la rivière de Brass; malheureusement, il présente des solutions de continuité. Entre Lagos et Forcados, les herbes et les bancs de sable le rendent presque impraticable sur de longues étendues.

Toute la richesse du Dahomey se trouve à proximité de la lagune. La forêt impénétrable et touffue de la rivière Forcados et des criques du Lagos fait place aux vastes futaies de palmiers, et des villages nombreux apparaissent çà et là cachés dans la verdure. L'indigène, le Nagot comme on l'appelle, habite des cases rectangulaires, cloisonnées et murées par des lattes de bambous; il élève des poulets, des porcs, des bœufs lilliputiens; mais sa principale, ou pour mieux dire, son unique richesse est le palmier.

Le commerce des amandes de palme est très fructueux; ces fruits produisent un corps gras avec lequel sont fabriqués les



UN COIN DU MARCHÉ DE PORTO-NOVO.

savons de Marseille et des bougies; ils donnent en outre des tourteaux, que les éleveurs destinent à leur bétail. La colonie du Dahomey est la plus riche et la plus prospère de la côte; son gouverneur, M. Liotard, en a constamment accru les bénéfices, de sorte que, non seulement les frais d'organisation et d'occupation se trouvent couverts, mais encore la caisse du Trésor amasse des économies respectables, qui augmentent de jour en jour.

La capitale est Porto-Novo, ville de quarante mille âmes, grand village indigène, pourvu de factoreries très vastes, qui constituent, avec le clocher, le seul luxe architectural de la ville. Trois ou quatre rues sont assez bien tracées, mais les autres voies de communication sont des ruelles ravinées et tortueuses.

Le gouverneur est logé dans une véritable roulotte à deux étages, très confortable et bien distribuée, mais dont l'aspect contraste d'une façon singulière avec le somptueux palais de Lagos.

La ville est entourée de marécages qui s'étendent à perte de vue de tous côtés. Toute cette partie de la côte est malsaine; seul le village de Kotonou, construit sur le sable à proximité de la mer, présente quelques garanties de salubrité. C'est là que se trouve le terminus du chemin de fer.

Ce railway dessert la côte vers l'ouest jusqu'à Ouidah, puis remonte au nord, se dirigeant sur Abomey. Les études du tracé de la voie s'étendent fort loin dans l'intérieur, il est même question de pousser le rail jusqu'au Niger vers Say ou vers Gaya. Ce projet sera de longue haleine et nécessitera des capitaux considérables; mais il est raisonnable, car la vallée du Niger est digne d'intérêt, remplie de richesses à exploiter et capable de donner à la France, dans un avenir prochain, les récoltes de coton qui lui deviendront nécessaires pour lutter contre les produits étrangers. En attendant que le rail atteigne le Niger, c'est notre flottille qui doit être chargée des transports à travers les rapides de Boussa.

Nous voici donc au Dahomey, réglant quelques affaires urgentes, grâce à l'accueil bienveillant et sympathique du gouverneur. Nous avons toujours trouvé chez lui un appui sûr, une aide efficace. Cet homme actif, qui sut se prodiguer et se dévouer en Afrique sur les territoires de l'Oubanghi et du Congo, explorant des routes, franchissant des rapides, savait d'avance combien il nous faudrait vaincre de difficultés pour mener à bien la tâche qui nous était confiée; sa sollicitude ne s'est jamais lassée. Chaque fois qu'il en a trouvé l'occasion, M. Liotard encouragea nos travaux par d'affectueux conseils, par son appui généreux : nous lui en sommes restés tous infiniment reconnaissants.

Nous étions de retour à Lagos le 1er mars. J'avais en vain porté mes recherches dans toutes les maisons de cette capitale, sans obtenir le moindre navire. Nous n'avions plus qu'à rejoindre Forcados pour louer un remorqueur à la Niger Company. Nous nous y rendîmes aussitôt.

Anthoine avait fort bien exécuté mes ordres; le débarquement était très avancé; tous les chalands, abrités dans une crique du Delta nigérien, attendaient le jour du départ. Nos laptots commençaient à se connaître, l'activité régnait parmi notre personnel, qui luttait d'ardeur et d'entrain.

Mes braves Bambaras, qui n'avaient jamais vu de navires à vapeur, étaient stupéfaits du roulement des treuils servant au déchargement. Tonié, si alerte et si débrouillard d'ordinaire, n'y comprenait plus rien et restait ébahi devant ces machines et ces appareils dont le bruit l'étonnait. J'avais trouvé sur l'enclave, parmi les douze laptots qu'y laissa Toutée, son brave Suleyman, second maître de la marine, un vieux serviteur, âgé de quarante-deux ans, qui s'était distingué tout aussi bien dans les combats du Dahomey que sur les petits croiseurs de notre station navale du Sénégal. Suleyman était un enthousiaste : il voyait tout en rose, et il avait le don de communiquer son ardeur aux noirs qui l'entouraient. Nous le trouvâmes déjà fatigué par son séjour à Forcados, par le climat pernicieux, par

la mauvaise nourriture et les privations. Tous les matins, en qualité de chef piroguier, il venait rendre l'appel, puis conduisait ses hommes au travail dans la cale du *Conseil*. Il signalait les mauvaises têtes et me disait : « Vois-tu, mon Supérior, dans tous ces hommes-là qui viennent du Sénégal, il y en a qui beaucoup bon, mais il y en a aussi qui bon un peu ». Ce « bon un peu » était une appréciation très sévère de la part de Suleyman.

*Le débarquement continue.* — Aussitôt de retour à Forcados, je me rendis à Bouroutou et trouvai M. Watts récemment arrivé. L'agent général de la Niger Company était autrefois second officier sur un des premiers voiliers qui vinrent au Niger. Sa haute intelligence et ses aptitudes commerciales l'ont élevé au rang qu'il occupe, et c'est, ma foi, une fort jolie situation. Nous n'avons qu'à nous louer de sa droiture en affaires et de sa complaisance à notre égard. Il fut convenu que les transports du Gouvernement français seraient effectués au même tarif que ceux du Gouvernement britannique. M. Watts s'engageait à nous louer un grand stern-wheeler (bateau plat à roues-arrière indépendantes), le *Liberty*, sur lequel nous devions être à l'aise et nous loger commodément. De plus, la Niger Company prenait à sa charge l'assurance de notre matériel, condition des plus rassurantes, car il faut tout prévoir et les accidents sont toujours à redouter.

Le *Liberty* remorquait en lège sur ses flancs les huit premiers chalands; les autres devaient suivre à quelques jours d'intervalle, remorqués par des vapeurs en partance de Bouroutou pour Jebba. Le pont inférieur était réservé aux indigènes. Le spardeck, divisé très commodément, formait des logements aérés très confortables, abrités du soleil par une toiture double et par des rideaux latéraux. Je dus payer les frais de transport. Le versement de cette somme, 17500 francs, n'avait pas été prévu dans les fonds qui me furent confiés au départ de France : cela faisait donc une grosse brèche dans notre capital.

*Nos transactions avec la douane.* — D'un autre côté, nos

affaires de douane restaient en litige. Master Davis, directeur des douanes de Forcados, venait fréquemment sur le *Conseil* pour nous rendre visite. Il nous apprit que Sir Ralph Moore, gouverneur de la « Nigeria Sud », avait reçu de son Gouvernement, non pas la copie même de la convention de 1898, mais un projet de convention entre les deux nations, qui permettait de discuter notre liberté de passage et notre exonération des tarifs douaniers. Il exigeait de prime abord le paiement des frais de douane qui s'élevaient à 45 000 francs; en outre, il voulait confisquer les armes et les munitions qui m'avaient été confiées pour la défense des convois en cas d'attaque. Il y avait certainement un malentendu regrettable.

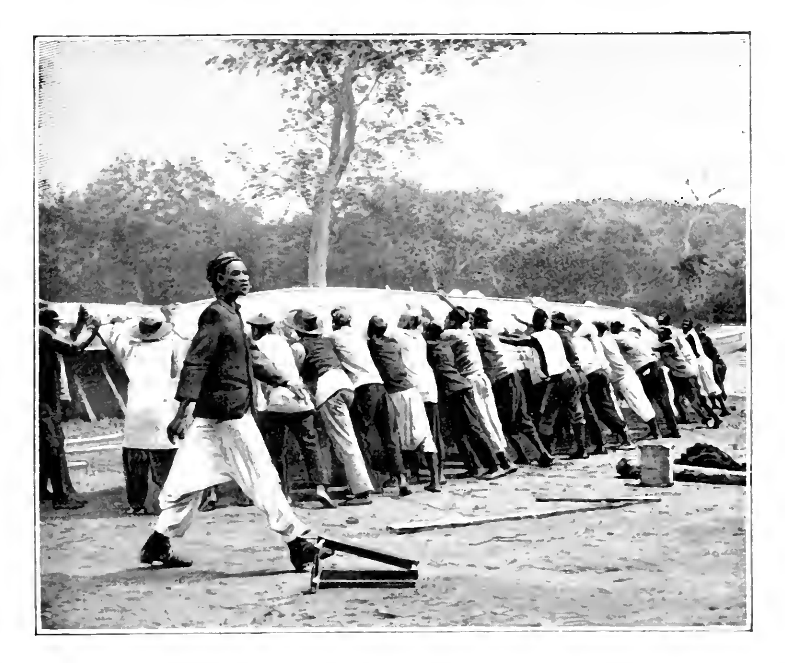
M. Davis se montrait courtois et serviable; de mon côté, j'évitais de brusquer les événements. Je lui fis lire, avant toute chose, l'annexe du Livre Jaune, relative à l'Acte de navigation, et lui représentai que nous étions décidés à conserver les armes avec nous dans des caisses plombées jusqu'à notre arrivée en territoire français. Les pourparlers durèrent plusieurs jours, sir Moore tenait bon, et moi de même. Son yacht vint plusieurs fois de Old Calabar[1] porter des ordres à M. Davis, profitant de l'occasion pour tourner autour du *Conseil* et voir où nous en étions. Heureusement, les relations ne cessèrent pas d'être courtoises. Je proposai un arrangement qui conservait nos droits intacts sans créer de précédents vis-à-vis des tarifs douaniers.

Je déclarai : 1° que le matériel du Gouvernement français, étant en transit libre sur le Niger, ne pouvait être soumis au tarif douanier de Forcados; 2° que je faisais part immédiatement au ministre des Colonies des revendications de sir Ralph Moore, ajoutant que notre ravitaillement produirait 45 000 francs de redevances si les taxes lui pouvaient être appliquées, mais que mes attributions ne m'autorisaient à prendre aucun engagement ni à faire aucun versement à ce sujet; 3° quant aux armes et munitions, je consentais à les conduire à bord du pon-

1. Capitale du Southern-Nigeria.



ARRIVÉE D'UNE CHALOUPE A FORCADOS.



RÉPARATION DES CHALANDS SUR L'ENCLAVE DE FORCADOS.

ton de la douane pour les y déposer jusqu'à la veille de notre départ pour Jebba, mais, à cette date, ce matériel devait nous être restitué.

Cet arrangement convint de part et d'autre; sir Ralph Moore devint plus accommodant et M. Davis nous aida de toute son amabilité, en sorte que le 9 mars nous étions prêts à quitter Forcados.

Il y avait exactement dix-sept jours que nous étions sur rade au grand désespoir du commandant du *Conseil*, M. Leriche, qui n'avait pas prévu un arrêt aussi long, et qui voyait ses vivres diminuer et ses réservoirs d'eau douce se vider. Plusieurs chefs de village, sortis des marécages environnants, vinrent nous faire des démonstrations de sympathie et des offres de service, se disant amis de la France et des Français. Le seul moyen de nous en débarrasser fut de leur offrir une rasade d'alcool, qui ne faisait, d'ailleurs, que s'ajouter à celles qu'ils

avaient bues avant de monter à bord. Ces gens nous déplaisaient beaucoup : ce sont de véritables brutes, incapables de fournir un travail assidu et de tenir une promesse.

*Organisation de l'enclave de Forcados.* — On a vu que l'une des tâches assignées à notre mission était d'organiser les deux enclaves que nous avait concédées sur le Niger la Convention franco-anglaise de 1898. Nous n'avions pas négligé ce devoir et, depuis plusieurs jours, nous procédions à l'organisation de l'enclave de Forcados. Au moment de partir pour l'intérieur, je confiai le soin de terminer cette installation au sous-officier Boury, consciencieux, honnête et d'une énergie à toute épreuve. Je lui laissai huit laptots, quatre charpentiers, des outils, des vivres, tout le matériel nécessaire, ainsi que des caisses de médicaments et enfin une somme de 4 000 francs déposée à la Banque de la Niger Company pour subvenir à ses besoins. Toutée-Ville, l'enclave de Forcados, est le seul terrain à peu près habitable de toute cette région. Elle mesure en littoral sur la rivière 400 mètres de longueur et 800 mètres de profondeur. Un terrain d'un hectare est réservé au transit; une palissade de troncs d'arbre de 3 mètres de hauteur l'entoure complètement. Je fis les dessins des cases et des magasins; je donnai également à Boury le plan d'un appontement et le tracé des chemins qu'on pouvait utiliser pour les transports de bois. L'enclave est coupée par des criques vaseuses, elle est recouverte d'une forêt enchevêtrée de palétuviers et d'arbustes grimpants. Ce coin de terre doit devenir un jour le relai commercial de la France à l'entrée des territoires britanniques. Si l'on y monte une scierie, si l'on y fait les travaux de comblement nécessaires, une petite ville s'élèvera bientôt sur pilotis, comme le port de Bouroutou que les Anglais ont gagné sur la vase du Delta. Le système d'habitation le plus pratique en ces régions est la case démontable qui vient directement d'Europe. Le port de la Niger Company comprend ainsi plusieurs grandes maisons spacieuses, entourées de larges vérandas, couvertes en tôle, organisées, montées, construites et distribuées d'une façon très ingénieuse.



LES MAGASINS DE L'ENCLAVE DE FORCADOS CONSTRUITS SUR PILOTIS AVEC DES PALÉTUVIERS.

Notre rôle étant surtout de faire acte d'occupation, de créer un transit à Forcados, nous n'avions pas à élever des bâtiments coûteux, d'autant que nos ressources budgétaires ne nous l'auraient pas permis; aussi fîmes-nous là le strict nécessaire. Mais si, comme il faut l'espérer, nos efforts tendent plus tard vers le Niger, le commerce français utilisera cette route et les enclaves deviendront ainsi de petites villes où nos compatriotes pourront s'installer et se développer à l'aise.

Les ressources de la rivière Forcados ne sont pas abondantes à l'heure actuelle; le pays est à peine organisé; de plus, l'élevage des animaux de boucherie ou de basse-cour est à peu près impossible dans le Delta : les serpents y pullulent et détruisent poulets et canards; l'humidité tue les chèvres; c'est en semant dans des caisses qu'on tire quelque chose des jardins. Mais il passe tous les jours deux, trois et même quatre navires venant

d'Europe, qui cèdent des vivres à qui prend arrangement avec eux; de plus, il est toujours possible de charger les branch-boats de commissions pour Lagos. Et c'est ainsi qu'on arrive à subvenir à la vie matérielle.

Le 9 mars, à quatre heures du soir, nous quittions le *Conseil* et faisions nos adieux au commandant, M. Leriche, sans nous douter de tous les malheurs qui l'attendaient au cours de son voyage de retour: il avait épuisé ses ressources pendant ce pénible séjour à Forcados, il s'était sacrifié pour nous donner tout ce qui devait nous manquer pendant de longs mois. Ce brave marin, qui commande depuis trente-quatre ans, devait s'échouer sur le Congo quelques jours plus tard. Son équipage, soumis aux plus dures épreuves, fut décimé par la maladie; enfin, en rade de Lisbonne, un croiseur portugais éperonna le *Conseil*, qui n'est plus aujourd'hui qu'une sinistre épave.

*En route pour le Niger.* — Le capitaine du *Liberty* s'appelait Master Price. C'était un vieux jamaïcais, souvent ivre la nuit, toujours solide à la besogne le jour et qui connaissait admirablement le Niger et la manœuvre de son bateau.

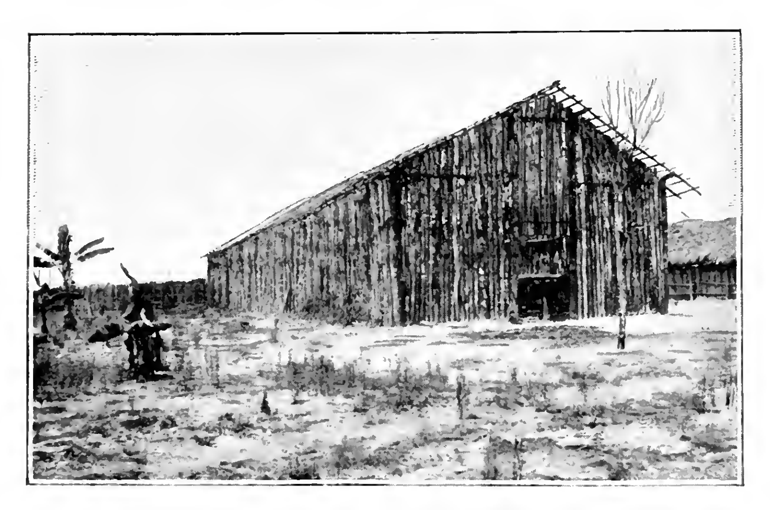
Suleyman, en marabout fervent, se serait bien gardé de boire une goutte d'alcool: aussi professait-il un profond mépris pour le personnel indigène des Anglais que la boisson rendait souvent impropre à tout service. « Tous les hommes des Anguelés, disait-il, mon Supérior, y dépenser son du l'argent pour boisson et quand y trop vieux y gagner grand serpent qui mange le ventre. » M. Price souffrait déjà de son serpent, surtout la nuit; mais le matin, de très bonne heure, il était à son poste et nous donnait sur les villages, sur les factoreries, sur les races et le fleuve des indications intéressantes et précises.

*Le Delta nigérien. La rivière Forcados.* — C'est en amont d'Abo que le Niger se divise en plusieurs bras pour former son delta. L'une des branches, celle de gauche, se déverse au sud vers la rivière de Brass; l'autre, celle de droite, forme la rivière Forcados dont la direction générale court de l'est à l'ouest, en dessinant toutefois de nombreuses sinuosités.




RASSEMBLEMENT DE LA FLOTILLE POUR LE DÉPART VERS LES RAPIDES.

Le Delta nigérien est un pays récent, c'est un amas de vase et de boue liquide sillonné de rigoles. Tous les bras du Niger, rivières de Brass, de Forcados, d'Escravos, etc., peuvent être considérés comme les rayons d'un secteur, et les criques comme



LES MAGASINS DE L'ENCLAVE DE FORCADOS CONSTRUITS SUR PILOTIS AVEC DES PALÉTUVIERS.

des cercles concentriques, faisant communiquer les rayons entre eux. L'une de ces rigoles longe la côte d'une manière continue, les navires à vapeur la suivent à partir d'Akassa jusqu'à la rivière Bénin.

La rade de Forcados est bordée d'une verdure épaisse, rideau impénétrable d'arbres qui poussent dans la vase. Ce sont des palétuviers d'une essence spéciale, qui portent le nom de « mangroves ». De leurs hautes branches tombent des lianes droites et verticales qui peu à peu descendent dans l'eau, prennent racine et donnent alors naissance à un nouveau mangrove; celui-ci s'élève et croît sur un échafaudage de racines tordues, mais sa tige monte verticalement cylindrique et régulière, des lianes tombent encore de son feuillage et reproduisent un autre spécimen, de sorte qu'en raison de cette reproduction incessante les cimes de ces arbres se trouvent sur

un plan incliné. Chaque année, le Niger vient déposer des terres sur ce delta, parmi les racines des mangroves qui les retiennent pour s'y développer. Il est probable que dans plusieurs siècles, le fleuve aura comblé ces vastes territoires pour les transformer en terrain résistant. La crue du Niger se fait sentir dans le rio Forcados; mais à proximité de la rade, elle surélève à peine le niveau de 50 centimètres.

La vase du Delta dégage une odeur particulière qu'on perçoit à 4 ou 5 milles au large; les caïmans, les serpents d'eau, des êtres immondes, des myriades de moustiques, des nuages de « sand-flies », petites mouches qui pénètrent les moustiquaires les plus serrées, grouillent et volent à proximité de nous.

Le 10 mars, le *Liberty* portant et remorquant la mission appareille définitivement, tout en circulant d'abord dans un dédale d'ilots et de criques. A mesure que nous avançons, la rive se relève, la terre habitable se dessine. Voici les premiers villages absolument semblables à ceux du bas Dahomey, cases rectangulaires et magasins où l'indigène travaille les amandes de palme pour en extraire l'huile.

M. Price nous apprend que sur la rive droite les indigènes sont de race Sobo, tandis que sur la rive gauche ce sont des Idjos, lisez *idios*, ce nom est sans doute une onomatopée. Ces naturels portent sur le corps des incisions nombreuses, qui simulent des dessins complets, colliers, ceintures, parfois même des animaux ou des fleurs. Ces incisions sont faites à coups de canif, assez profonds pour atteindre le derme et pour provoquer de véritables larmes de chair. Les Anglais détestent les Sobos qu'ils considèrent comme paresseux, ivrognes, voleurs, menteurs et vindicatifs. Toutes les qualités, toute la lyre des vertus!

Voici les premières factoreries, Bagamba, Gana-Gana, Opocola, Egibiri, Patani, Abo. Toutes sont des comptoirs de la Niger Company, à l'exception de Gana-Gana qui comporte également une maison allemande en pleine prospérité. La rivière Forcados est très pittoresque, une végétation superbe l'enserre de tous côtés et lui donne un aspect uniforme et triste

LES TROIS NIGER : L'ISSA-BER A NIAMÉ.

parfois. La forêt vierge, impénétrable, laisse émerger la cime d'arbres gigantesques hauts de 25 à 30 mètres, et de superbes palmiers. Si l'on sait qu'un palmier peut rapporter 2 fr. 50 par



UN VILLAGE DE LA RIVIÈRE FORCADOS.

an, il est facile de se rendre compte de la richesse immense de ces régions équatoriales dont les produits sont exploités sur le tiers à peine de leur superficie.

Ce n'est qu'après deux jours de navigation que nous atteignons le Niger proprement dit. De grandes pirogues à quille arrondie longent la rive, chargées d'un personnel nombreux. L'armateur de ces embarcations arbore à l'arrière son pavillon commercial, qui se compose tout simplement d'un morceau de toile à matelas fixé sur une tige de bambou. Tous les passagers nègres de ces embarcations sont vêtus d'étoffes bigarrées aux couleurs les plus variées. A mesure que nous avançons sur le fleuve, les palmiers se font de plus en plus rares, les berges de plus en plus hautes, les bancs de sable de plus en plus nombreux. Le baobab et le fromager font leur apparition. On voit de suite qu'en ces régions la crue se manifeste avec intensité.

Nous quittons la zone équatoriale du delta pour naviguer sur le Niger tropical, et nous retrouvons le paysage du Soudan.

*Le Niger et ses trois sections.* — Ce fleuve immense, qui s'écoule sur 4 500 kilomètres de parcours, prend sa source aux confins de la Guinée française, se dirige vers le nord-est sur 1 600 kilomètres, coule ensuite de l'ouest à l'est depuis Kabara jusqu'à Bamba, puis enfin redescend vers le sud avec diverses inclinaisons pour atteindre son delta. Nous étudierons ultérieurement sa crue, son débit, sa vallée, sa navigabilité, ses rapides et ses biefs calmes, mais pour plus de clarté, nous le partagerons en trois sections distinctes, conformément à son régime, à sa nature, à son aspect.

Le Niger se divise, en effet, en trois fleuves ayant chacun un régime, un aspect, une vallée caractéristiques :

Le premier fleuve s'étend depuis Kouroussa jusqu'à Diafarabé, c'est le Djoliba.

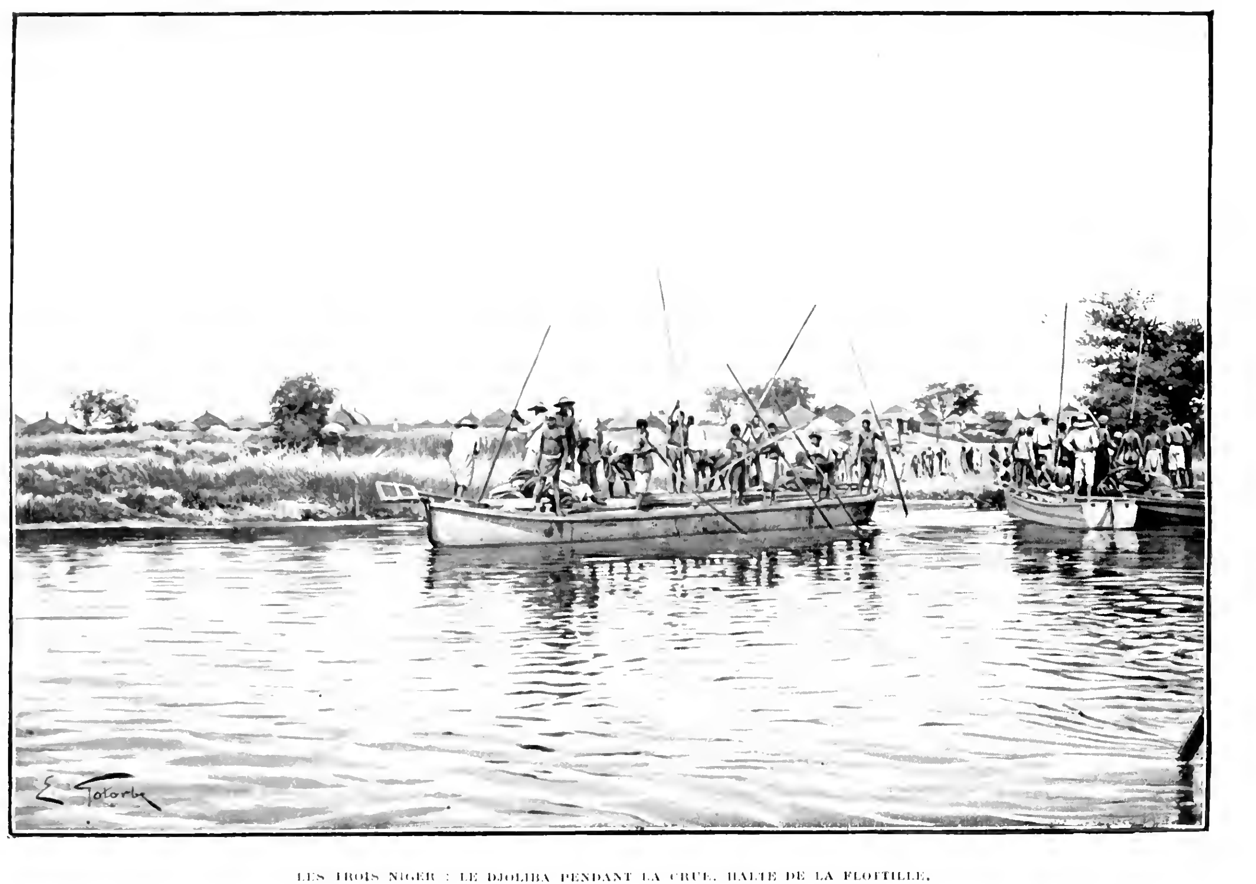
Le second fleuve s'écoule depuis Diafarabé jusqu'à Ilo en aval de Say, les Sonraïs l'appelaient : Issa.

Le troisième fleuve traverse le territoire anglais depuis Ilo jusqu'au Delta, les indigènes riverains le nomment : Kouarra.

L'ensemble de ces trois tronçons forme une vaste courbe, qui franchit à deux reprises différentes les mêmes latitudes. Suivant l'expression consacrée, le Niger est un grand serpent qui se mord la queue.

*Djoliba.* — Les Mandés qui vivent sur le bord du fleuve à partir de Kouroussa jusqu'à Ségou, désignent le Niger sous le nom de Dioliba « la rivière des chansonniers ». A part quelques rapides en aval de Bamako, les eaux sont calmes, l'artère fluviale est large et spacieuse.

Des montagnes lointaines, couvertes d'arbustes, enserrent la vallée, le soleil ardent les dore de ses rayons. Des villages nombreux et peuplés, des cultures, des bois et des futaies s'offrent à la vue du voyageur. Des pirogues circulent en tous sens, chargées de marchandises que les commerçants portent sur les



LES TROIS NIGER : LE DJOLIBA PENDANT LA CRUE. HALTE DE LA FLOTILLE.

grands marchés; elles descendent au fil de l'eau, ou remontent à la perche de village en village.

Là, baigné de soleil et de lumière, le piroguier progresse en cadence; d'un mouvement leste et vigoureux il prend appui sur le fond, et réagit de tout son être pour lancer le frêle esquif, tandis que sa voix sonore s'élève et retentit. Combien de fois, pendant les nuits étoilées de la saison sèche, n'ai-je pas dormi bercé par le chant de mes laptots! Couché sur des nattes au fond de ma pirogue, j'entendais leurs mélopées langoureuses. C'était presque toujours un piroguier de l'avant, qui, d'une voix claire et vibrante, exaltait de ses chants les vertus guerrières et la valeur des Bambaras; puis l'équipage tout entier reprenait en chœur, accordant le mouvement des perches avec le rythme des chansons. Voilà le Niger pacifique, voilà le fleuve calme qui s'écoule tranquille et silencieux sous la voûte embrasée. Là les eaux se taisent, l'homme seul élève la voix sans s'inquiéter des dangers de la route. Il sait où reposer, les rives lui sont hospitalières, les courants sont faibles, il n'épuise pas ses forces à lutter contre des rapides. C'est le Djoliba, la rivière des chansonniers.

*Issa-Ber.* — La partie du fleuve qui s'étend depuis Diafarabé jusqu'en aval de Say, traverse la région des lacs Débo, Télé, Fati, Faguibine, puis, après un trajet de 200 kilomètres vers l'est, s'infléchit au sud en contournant des terrains désertiques habituellement connus sous le nom de « territoires de la Boucle ».

Il y a trois siècles environ, la vallée du Niger fut conquise par les Sonraïs qui,venant de la haute Égypte, firent invasion vers l'occident, et imposèrent leur domination sur le fleuve. Cette race, dont on retrouve encore le type assez pur chez quelques individus, jouissait d'une organisation complète et d'une civilisation réelle. Les premiers sultans de l'empire sonraï fondèrent à Gogo ou Gao-Gao la capitale du royaume. Des marabouts illustres, des historiens éclairés, vinrent apporter leurs lumières dans ces régions de l'Afrique. L'islam fit des progrès rapides, l'influence du dominateur se fortifia, pour s'étendre, et quelques

années plus tard, depuis Djenné[1] jusqu'à Bourra, le fleuve devint une route exclusivement soumise aux intérêts de l'envahisseur. Les Sonraïs n'ont pas su, comme les Mandés, donner au Niger un nom approprié à sa nature; dans leur langage l'eau se dit : issa, de sorte que chez eux, le fleuve s'appelle Issa-Ber ou bien Barra-Issa, selon que ses bras sont plus ou moins larges.

Les Sonraïs n'ont pas reconnu le bief inférieur; ces indigènes n'étaient pas des navigateurs et, de nos jours, il est encore très difficile de rencontrer des piroguiers sur l'Issa-Ber parmi les descendants des Sonraïs.

Les peuplades qu'on trouve sur le Niger à Dounzou, à Sinder, à Sorbo, à Say et même à Gaya, sont, pour la plupart, des croisements de Sonraïs et de Mandés; c'est pourquoi l'on trouve, grâce à elles, plus d'activité sur le fleuve que dans le bief supérieur. Leur idiome est très voisin de la langue sonraï, si bien que le Niger, depuis Diafarabé jusque vers Gaya, porte uniformément le même nom et s'appelle l'Issa-Ber.

*Kouarra.* — En aval d'Ilo et de la frontière anglaise, cette dénomination cesse. Les races changent brusquement. Toutes dérivent des Aoussas, des Noupés ou des Yorubas. Ces naturels sont d'excellents piroguiers, mais ils se confinent presque exclusivement sur les biefs calmes ou rapides du Niger. Ceux qui pratiquent la navigation, depuis Ilo jusqu'à Boussa et Jebba sont des exceptions. Ils sont presque tous groupés à Guiris, le port d'Ilo sur le fleuve; mais depuis Guiris et jusqu'à Sakassi, point où des rochers commencent à barrer la route, les piroguiers se contentent de circuler en eau calme, d'une rive à l'autre, pour se rendre à leurs champs de culture, ou bien de village en village, pour trafiquer.

A partir de Yelloua, le Niger change d'aspect : les courants sont rapides et variables, une épaisse végétation s'étend le long des rives et plonge dans les ondes à plusieurs mètres de

1. Consulter les récits et les ouvrages de René Caillé, Monteil, Binger, Dubois, etc., etc.



LES OBSTACLES DU KOUARRA, LES RAPIDES D'OUROU.

la berge, l'atmosphère est plus étouffante, les collines se rapprochent du fleuve et l'enserrent, projetant dans son lit les roches de leur infrastructure, les rapides se dessinent. A mesure qu'on descend vers Boussa, les écueils deviennent plus menaçants, les cascades plus nombreuses, les tourbillons plus dangereux. L'homme qui franchit ces obstacles s'inquiète et se défend. Ses regards, sans cesse tendus comme sa pensée vers les difficultés qui le menacent, cherchent à distinguer les passes. D'une main vigoureuse il réagit de la pagaie ou de la perche pour éviter les roches, sa marche n'est plus rythmée parce que les fonds changent et que les courants varient; il ne chante plus comme sur le Dioliba, sa chanson meurt, sa gorge s'étreint : le Niger seul élève la voix et remplit ces solitudes de ses mugissements et de son vacarme.

Voilà le Niger difficile : la rude vallée du Kouarra des Aoussas forme ainsi un contraste saisissant avec la paisible vallée du Djoliba. Là-bas du soleil, de la lumière, une onde limpide et calme, des campagnes larges à perte de vue; ici des horizons bornés par une verdure épaisse qui rend la berge inaccessible, des courants violents, des ondes agitées, des cascades qui bruissent, des trombes qui rugissent, et partout des rochers et des collines qui surplombent.

Sur le Djoliba, c'est le travail facile avec un fleuve sans embûches; sur le Kouarra jusqu'à Jebba, c'est la lutte opiniâtre contre les rapides.

Mais plus bas, à faible distance de ces passages si difficiles et si rudes, le Niger s'étale et s'élargit. Ce beau fleuve redevient calme pendant 1200 kilomètres jusqu'à la mer, la navigation reprend avec intensité, des vapeurs grands et petits circulent à toute vitesse. La civilisation européenne a pénétré ces rivages, son activité se manifeste avec énergie : des factoreries, des camps et des cités embryonnaires s'élèvent en maints endroits. L'indigène stupéfait et rebelle à tout travail se voit entraîné dans cette lutte pour la vie. Il a compris enfin le lien intime qui relie les produits du sol à son bien-être personnel, et lui-même,

il cultive et récolte pour déverser ses produits dans les maisons de commerce.

Tel est le Niger, tels sont les trois fleuves qui le composent.

Le lecteur nous a suivis jusqu'à notre sortie de la rivière Forcados, il a pu se rendre compte de la route qu'il nous reste à faire; nous allons maintenant étudier avec lui cette belle artère fluviale, en lui faisant part de toutes nos difficultés, de toutes nos péripéties, en lui montrant sous tous leurs aspects ces trois fragments de l'immense vallée qui s'appellent : Kouarra, Issa, Dioliba.



## CHAPITRE III

Montée du Niger. — Les factoreries anglaises. — Onitcha. — Lokodja. — Le confluent du Niger et de la Bénoué. — Eggan. — Rabba. — Le plateau nigérien. — Arrivée à Jebba. — Sir Frédérik Lugard. — Le camp des Anglais à Jebba. — Débarquement. — Le Djou-Djou. — Le Niger en amont de Jebba. — Nous arrivons à l'enclave de Badjibo-Arenberg. — Le roi Madibo. — Organisation de l'enclave. — Départ pour les rapides. — Maladie de Suleyman. — Rapide de Léaba. — La mission arrive à Ourou.

Le *Liberty* ayant à bord la mission et trainant nos bateaux en remorque, quittait la rivière Forcados le 11 mars, à deux heures de l'après-midi. Nous commencions la montée du Niger. A peine sortis du delta, nous pénétrons dans le Kouarra; les rives sont bordées de grandes forêts touffues, enchevêtrées de lianes, qui leur donnent l'aspect d'une coiffure mal soignée. Nous rencontrons au débouché des clairières cinq grandes factoreries anglaises, allemandes et hollandaises; celle d'Akra surtout est merveilleusement tracée, on a planté là près de deux cent mille palmiers en quinconce qui ont un rendement considérable.

Le Niger est large. A chaque inflexion du fleuve, nous retrouvons des bancs de sable très fin qui se déplacent, s'allongent ou s'élargissent chaque année sous l'influence de la crue et de ses apports. Nous défilons devant des villages aux cases rectangulaires, entourées de murs en paille tressée recouverte de quelques poignées de boue, habitations misérables qui contrastent avec les cases si propres et si bien faites des Peuls du Moyen Niger que j'ai vues dans mes précédents voyages.

Le 14 mars, le capitaine du *Liberty*, Master Price, nous signale

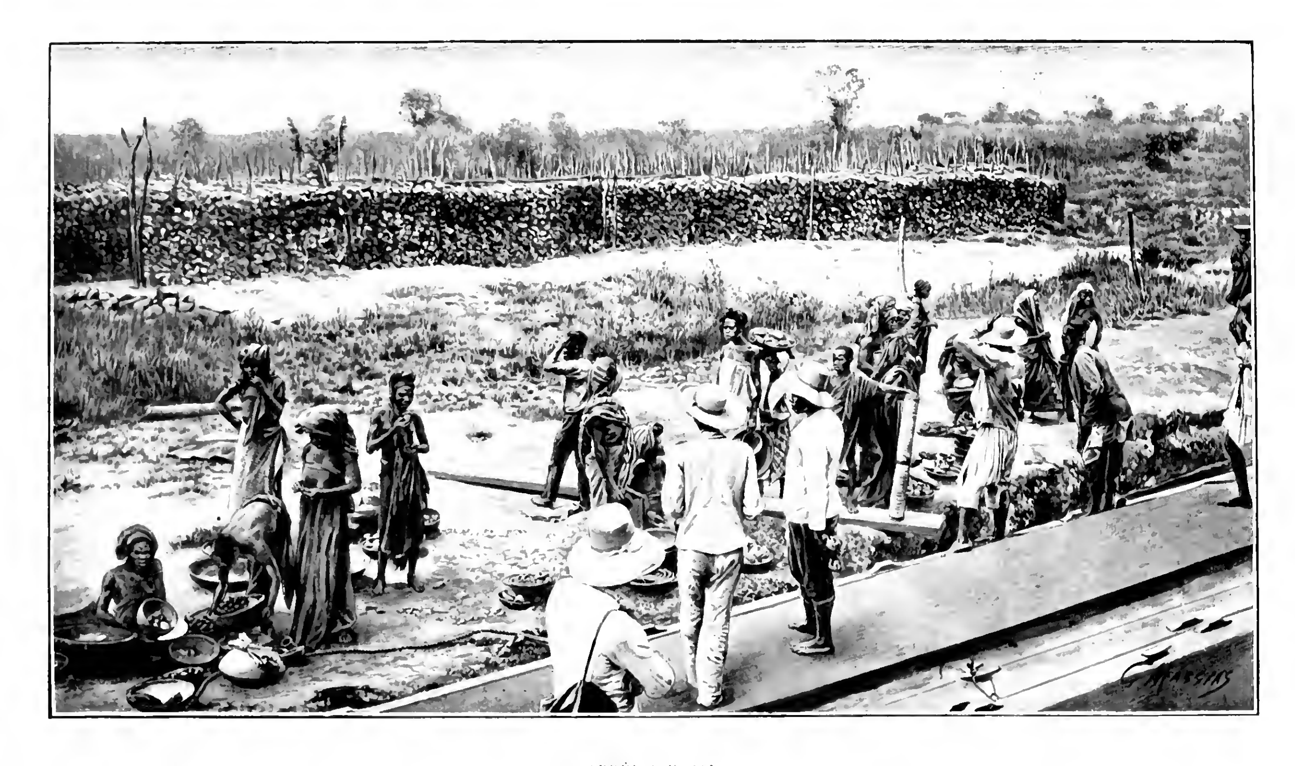
Aboutchi, factorerie de la Niger Company; mais les bancs de sable nous gênent à tel point que nous mettons plus d'une heure pour trouver le chenal et pour accoster. Les pavillons sont en berne : l'un des employés de la Niger Company vient de mourir d'une crise bilieuse hématurique; il est passé de vie à trépas seul, et sans secours, sur la pirogue avec laquelle il descendait de Lokodja. Nous descendons à terre pour porter notre courrier à la poste et pour visiter l'établissement.

Toutes les maisons sont, ainsi que les magasins, d'un type uniforme. Construction démontable en bois et fer recouverte en tôle zinguée; au rez-de-chaussée un hall très aéré qui sert au transit; à l'étage un appartement confortable entouré de larges vérandas complètement abritées du soleil : c'est évidemment ce qu'on peut faire de mieux comme installations provisoires; d'ailleurs les habitations du Gouvernement anglais sont en tous points semblables à celles des factoreries.

A quelques kilomètres en amont, nous stoppons à la factorerie d'Onitcha. Les rives sont à pic, une chaîne de petites collines que nous apercevons depuis l'aube se rapproche brusquement du Kouarra; des roches énormes, hautes de 30 à 40 mètres, surplombent le fleuve qui coule vite à leur pied. Nous embarquons un pilote qui doit nous conduire à Lokodja; les indigènes, de son métier, connaissent la route à merveille et savent diriger les bateaux dans un dédale d'ilots et de bancs de sable en luttant contre un fort courant.

*La mission arrive à Lokodja.* — Sur environ 100 kilomètres de son parcours en aval de Lokodja, le Niger circule entre des collines rocheuses qui s'élèvent graduellement; des blocs de granitoïde rose commencent à saillir de tous côtés, leurs pointes émergent, la navigation devient difficile. L'aspect de toute la région est celui de la tristesse et de l'aridité. Les villages sont rares, les cultures nulles.

Le 16 mars nous arrivons à Lokodja. Le *Liberty* vient accoster en face des docks de la Niger Company, qui possède en ce point une installation confortable et prospère. Lokodja est un grand



ARRÊT A EGGAN.

village de 15 à 18000 habitants, qui se compose de deux villages différents : l'un yoruba, l'autre nupé. Nous sommes dans un pays où l'Européen exerce son influence depuis fort peu de



LE « LIBERTY », REMORQUANT LA FLOTTILLE, SE DIRIGE VERS JEBBA.

temps, où le Peul ne fait qu'arriver, où l'on rencontre quelques Arabes venus du Kanem par la Bénoué, où les marabouts sont presque inconnus. L'islam a donc fait peu d'adeptes dans ces pays où l'alcoolisme tend à lui faire une concurrence acharnée. Le Yoruba et le Nupé se distinguent l'un de l'autre par les tatouages et les cicatrices qu'ils portent sur la face et sur le corps; leurs langages sont analogues, mais diffèrent par des consonances qui nécessitent une étude particulière pour chacun d'eux.

Ces nègres sont paresseux, menteurs, voleurs et vindicatifs. Bien musclés, mais de taille moyenne, quelques-uns sont assez gracieux. Le front est bas, le nez écrasé, les maxillaires épais, la bouche lippue. Les cheveux crépus, rarement coupés, recouvrent un crâne pointu, la physionomie est bestiale et se complique d'un prognathisme très accentué. A tous leurs défauts, ces nègres joignent la lâcheté. Lorsque je redescendis le Niger, le 6 mars 1902, avec l'*Empire*, un grand vapeur anglais, nous

touchâmes sur une roche qui produisit sous la coque une déchirure de deux mètres et demi. Le navire s'enfonça rapidement, et comme nous étions au milieu du fleuve, ce fut parmi les matelots yorubas du Gouvernement britannique un sauve-qui-peut général. Ils sautèrent tous dans l'unique embarcation du bord et se disposèrent à gagner la rive; ce fut un spectacle écœurant. Pendant ce temps, l'*Empire* virait de bord et venait couler sur la berge, grâce à la vitesse acquise.

Les Anglais ont une préférence pour les Peuls qu'ils placent à la tête de la plupart de leurs villages nupés et yorubas. Le Peul, que nous connaissons en Afrique sous diverses dénominations, Poul, Poulo, Foula, Foulani, Foutah, Foutanké, Foulbé, n'est autre que le Fellah de la Haute-Égypte. Le véritable Peul, c'est le nomade qui vit dans les marécages du Niger au milieu de ses troupeaux; s'il se fixe, c'est pour dominer le noir ou l'exploiter. Il est d'un type aryen très pur; sa figure est d'une finesse extrême : nez aquilin, front élevé, bouche fine, dents superbes; il est fortement bronzé, bien qu'il dissimule son visage sous un épais turban qu'il rabat fréquemment sur ses yeux noirs. Son regard oblique lui donne un air tortueux et rusé. Le Peul est l'ennemi du blanc; mais s'il nous déteste, il sait exploiter nos bons offices, user de notre force, abuser de notre protection. Un soir que je longeais la rive du fleuve, nous passâmes en bateau devant un campement de Peuls qui paissaient des troupeaux; je leur fis signe de s'approcher, et pendant que nous achetions du laitage, Anatole, le domestique de Peyronnet, profita de l'occasion pour converser avec eux et pour leur annoncer qu'il était lui-même Peul du Foutah. « Ce n'est pas vrai, répondit le chef de tribu, car si tu étais un vrai Peul, tu ne serais pas au service des blancs. »

Cette réponse est des plus caractéristiques. Quoi qu'il en soit, les Anglais ne se sont pas arrêtés à ces considérations. Le général Lugard, gouverneur de la Nigeria, dont nous reconnaissons tous l'habile politique, donne le commandement de tous les centres récemment conquis à des Peuls, parce que le Peul



LOKODJA ET LE PLATEAU NIGÉRIEN.

est l'homme qu'on tient facilement sous la main, qu'il est cupide, autoritaire avec les noirs et docile avec nous.

La ville de Lokodja est au confluent du Niger et de la Bénoué. Sur chaque rive s'élèvent de véritables montagnes, hautes de 4 à 500 mètres; la vallée du fleuve est très large, elle a 18 kilomètres d'ouverture d'une crête à l'autre. Le spectacle est grandiose et saisissant, rien n'est plus beau que la jonction de ces deux rivières qui confondent leurs ondes si différentes d'aspect : la Bénoué venant mélanger son eau limpide et diaprée comme celle de nos lacs du Bourget et d'Annecy avec les eaux noires, sales et boueuses du Niger. La ville anglaise commence à se dessiner et à se peupler.

Nous avons rencontré plusieurs centres de missionnaires catholiques et protestants, à Aboutchi, Onitcha, Lokodja, etc. Les convertis sont peu nombreux; les dogmes du christianisme présentent trop d'idéalisme pour des races qui placent au-dessus de

tout le matérialisme et la sensualité. Le missionnaire chrétien offre au noir des consolations ultérieures et mystérieuses, il s'adresse à l'âme, et le noir, ce grand enfant, ne le comprend pas toujours; le missionnaire l'emporte difficilement sur le marabout qui vit parmi ces peuplades à demi sauvages, parce que celui-ci sait accommoder au profit de l'islam les tendances matérielles et les croyances ataviques des noirs en les accompagnant d'amulettes ou de légendes terre à terre.

Les missionnaires du Bas Niger, quel que soit leur zèle apostolique, ne sont donc pas plus heureux que ceux du Soudan au point de vue de l'évangélisation. Malgré cela, c'est avec une admirable patience et une non moins belle résignation qu'ils passent de longues années sous ce ciel inclément. Beaucoup d'entre eux meurent victimes du climat et de la maladie, après de vains efforts pour grouper autour de leur église des brebis qui ne tarderont pas à rejoindre le troupeau de l'islâm.

Le 17 mars, de bon matin, nous quittons Lokodja. La manœuvre est difficile en raison de l'encombrement rocheux qui barre le lit du fleuve. Nous croisons deux grands vapeurs, sinistres épaves qui sont venues se jeter sur les cailloux; puis à deux kilomètres en amont, le *Liberty* décrit des courbes et des sinuosités nombreuses pour franchir des bancs de sable et des hauts-fonds.

*Le plateau nigérien.* — Les rives sont très cultivées, très boisées. Au milieu des clairières, nous apercevons des bananiers superbes, des palmiers de toute beauté, des rizières, des champs de mil et d'arachides. En réalité, les montagnes qui bordent le fleuve ne constituent pas, dans leur ensemble, une chaine de collines. Elles font partie d'un plateau ininterrompu qui longe et surplombe la vallée du fleuve jusqu'à Timbouctou. La ligne de faîte s'allonge sur un immense plan horizontal, coupé et crevassé par les agents atmosphériques, vent et pluies torrentielles, mais qui possède une altitude constante et régulière. Ce plateau, qui longe le Niger, se trouve à 4 ou 500 mètres audessus du thalweg à Lokodja, tandis qu'il surplombe le fleuve

de 200 mètres à peine à Kendadji. Nous pouvons aisément déduire de ce fait que le Niger a progressivement foré sa vallée en donnant l'assaut à ce plateau, et la différence d'altitude entre son point d'entrée et sa porte de sortie se trouve démontrée visiblement par les rapides que nous franchirons depuis Labezenga jusqu'à Badjibo et Boussa.

Nous voici en route pour Jebba; le fleuve devient extrêmement triste, ses rives sont des marécages recouverts d'une forêt impénétrable, ses îles nombreuses sont ombragées de hauts arbres. Voici quelques rares villages, groupes de cases sales et misérables où vivent des pêcheurs. On se demande quelles sont les ressources de ces indigènes au milieu de cette nature rebelle à toute production. Puis, plus loin, la vallée s'élargit, les bords du plateau s'écrasent, les marécages herbeux s'étendent à 15 et 30 kilomètres sur chaque rive, la forêt s'éloigne et disparaît. Au milieu de ces plaines, nous apercevons des villages perchés sur des éminences de terre, des factoreries, Eggan, Rabba, Sounga. C'est à Mouredji que le commerce de l'huile de palme cesse complètement, la région produit du caoutchouc, de la gomme, du cubèbe, du karité; c'est également à Mouredji que la Kadouna se jette dans le Niger, mais à l'époque actuelle son lit est presque complètement desséché.

Le 21 mars, vers huit heures du matin, nous dépassons la canonnière anglaise *Héron*. Une longue théorie de porteurs suit la berge avec, sur la tête ou sur le dos, les bagages du général Lugard, qui rentre à Jebba. Le *Héron* est un bateau plat, mû par une hélice sous voûte; l'installation en est rudimentaire. Il doit faire une chaleur atroce derrière les tôles qui masquent ses canons-revolvers et ses maxims.

Le 22, vers midi, nous franchissons un seuil rocheux: Jebba est devant nous, à 3 kilomètres à peine. Le Niger semble sortir d'un gouffre, des hauteurs escarpées l'enserrant sur ses rives. Un rocher de 80 mètres s'élève au milieu de la vallée, en amont d'un groupe d'îles et de sinuosités. C'est le Djou-Djou.

Nous accostons sur la rive droite devant les docks de la Niger

Company. Le village, qui compte environ dix mille habitants, est fractionné en deux parties : l'une sur la rive droite, l'autre dans une île, ce qui crée un mouvement ininterrompu de pirogues d'un bord à l'autre. Les installations anglaises sont également partagées en deux centres distincts. Le gouverneur et ses fonctionnaires habitent sur un éperon qui surplombe le fleuve de 60 mètres environ ; le camp est situé dans l'île, sur une éminence dénudée, véritable champ de roches brûlantes que le soleil chauffe de toute son énergie. Je ne crois pas qu'il existe en Afrique un pays plus chaud que Jebba. La température y est intolérable. Les gorges rocheuses développent un courant d'air chaud, les montagnes arrêtent la brise. De plus, le Niger qui récolte et roule des immondices depuis les confins de la Guinée, dégage une odeur pestilentielle et très caractéristique, en sorte que l'hôpital anglais qui s'élève sur un rocher est fort mal placé pour les dysentériques et les blessés.

Aussitôt à quai, nous commençons le déchargement du *Liberty*, que nous devions abandonner ici pour continuer désormais la montée du Niger avec nos chalands et les embarcations de notre flottille. J'indique à chacun sa besogne, et de mon côté je vais rendre visite au général Lugard qui nous a envoyé, pour nous souhaiter la bienvenue, son secrétaire particulier, M. Mark Karr, un gentleman fort aimable.

Nos relations avec le général Lugard commencent à l'anglaise, c'est-à-dire que nous élucidons de suite les questions de service; nous mettons tout en ordre, et complètement d'accord au sujet de notre matériel et de nos armes en transit, nous faisons connaissance l'un de l'autre. Mon interlocuteur est un homme de taille moyenne, sec, et qui paraît absolument grillé par le soleil; il compte actuellement dix-neuf années de séjour au Soudan. Le général Lugard parle fort peu; c'est un homme instruit, très perspicace et très aimable, doublé d'un administrateur énergique et judicieux. J'ajouterai que pour nous, il s'est montré d'une complaisance et d'une urbanité parfaites, encourageant nos efforts et s'intéressant à la santé de notre personnel. Le



LE NIGER A JEBBA, VU DU PLATEAU A 80 MÈTRES DE HAUTEUR.

soir, il y eut grand dîner à Gouvernement House. J'y fis connaissance de M. Wallace, ancien agent de la Niger Company, gouverneur intérimaire, qui comptait vingt-trois années de services au Niger, et que d'une frontière à l'autre ainsi que tout le long du Kouarra, les indigènes connaissent universellement sous le nom de « Wallaci ». Il fut de même en très bons termes avec nous, car les questions de territoires étant réglées, les dissentiments d'autrefois semblent s'être évanouis. A côté de moi se trouvait le major Anderson, chef de bataillon « local », qui parle couramment le français, ainsi que presque tous ses collègues.

Les forces du West-Afrik « West-African-Frontiere-Force ou W. A. F. F. », se composent de cinq bataillons, répartis comme il suit, et concourant à la défense de tous ces territoires : 1° bataillon à Sierra Leone; — 2° à Lagos; — 3° à Old Calabar; — 4° à Lokodja; — 5° à Jebba. Ces unités ont des effectifs variant de 500 à 1 500 hommes, de sorte que la force militaire du West-Afrik est d'environ 5 000 à 6 000 hommes.

Les officiers proviennent de régiments métropolitains, dont la portion principale réside en Angleterre, tout aussi bien que de régiments des troupes coloniales de l'Inde, du Transvaal, de la Jamaïque, etc. De plus, comme il n'y a sur le Niger que des emplois d'officiers d'infanterie et d'artillerie, il n'est pas rare de voir un officier de la cavalerie des Indes commander une compagnie, un lieutenant d'artillerie de forteresse commander une section de tirailleurs, un capitaine d'infanterie anglaise diriger le service des constructions s'il en a les aptitudes. Mais ce n'est pas tout, il y a mieux encore : un lieutenant d'infanterie anglaise métropolitaine vient commander un centre; eh bien! le gouverneur peut le nommer d'office capitaine dès son arrivée dans les Nigerias; mais ce grade « local » n'a de valeur que dans la colonie et, lorsque l'officier retourne en Europe, il reprend son grade réel. De même un capitaine peut être momentanément « major local » jusqu'à la fin de son séjour dans les Nigerias. Nous avons connu à Jebba un officier dont

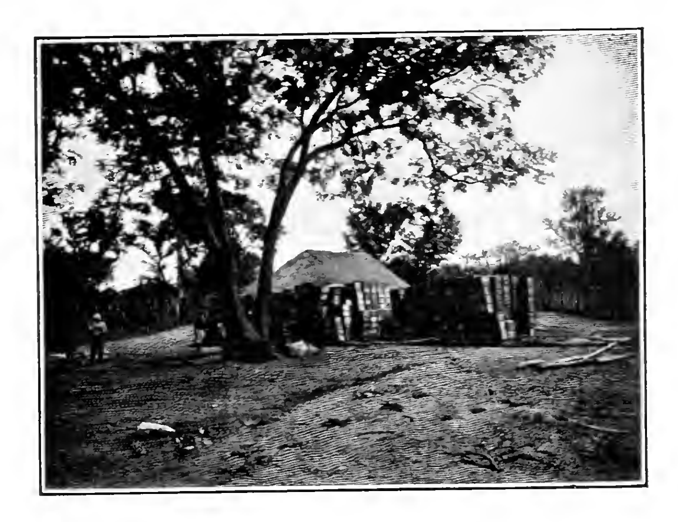
la situation était encore plus singulière : capitaine dans un régiment métropolitain, chef de bataillon breveté dans un état-major, il remplissait en Angleterre les fonctions de lieutenant-colonel; arrivé à Jebba, il était colonel local faisant fonctions de général de brigade.

Tous ces bataillons sont encadrés de sergents européens. L'effectif est indigène et porte improprement le nom de « tirailleurs aoussas », car il est composé en grande partie de Nupés, de Yorubas et même de Sénégalais déserteurs. Les Anglais considèrent d'ailleurs ceux-ci comme des soldats d'un entrain exceptionnel. Les officiers de l'armée britannique reçoivent des indemnités et des soldes fort élevées : les lieutenants 15000 francs, les capitaines 18000 francs; c'est presque deux fois et demi ce que touchent les officiers des mêmes grades de nos troupes coloniales. Les installations du camp de Jebba sont très confortables; le mess est surtout le grand luxe de la garnison, c'est une case démontable qui renferme deux pièces, dont l'une immense, large et bien aérée, sert de salle à manger, l'autre de salle de lecture et de salon.

.....Le déchargement du matériel renfermé dans les cales du *Liberty* était une besogne des plus pénibles. Tandis que nous entassions près du fleuve les mille huit cents caisses du premier convoi, je faisais empiler dans un hangar que la Niger Company mit à notre disposition, les colis et l'outillage qui devaient rester à Badjibo jusqu'à ce que la possibilité d'une seconde expédition eût été fermement démontrée. Bref, j'organisais tout en vue de la nouvelle phase de notre navigation, où nous ne devions plus compter que sur nos propres moyens.

Je fis armer les chalands, préparer les avirons et le matériel de rechange dont nous pouvions avoir besoin par suite d'accidents ou d'avaries dans les rapides; les laptots, exténués par ce travail en plein soleil, commençaient à souffrir et la maladie fit plusieurs victimes; mais les plus courageux se rétablirent en cours de route. Seul Suleyman s'affaiblissait de plus en plus et ses forces diminuaient; la dysenterie se déclara, mais il se

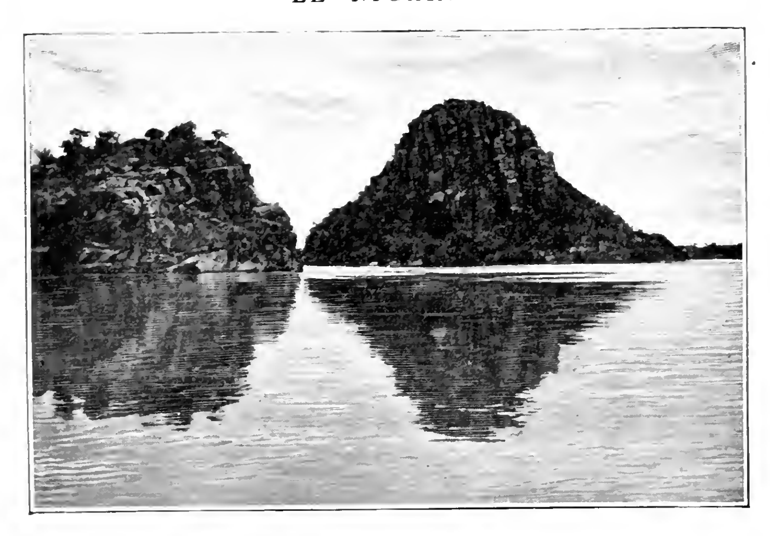
garda bien de me le dire. Nous vivions campés sous la tente, nous prenions nos repas dans un magasin recouvert de tôle où régnait une chaleur accablante. Il est probable que nous gar-



LES CAISSES SONT EMPILÉES ET CLASSÉES SUR L'ENCLAVE AVANT LE CHARGEMENT DU CONVOI

derons toujours le souvenir du travail incessant et des chaleurs atroces de Jebba. J'allai prendre congé du général Lugard qui rentrait en Europe pour demander les crédits nécessaires au transfert de la capitale dans des régions plus favorables. La nouvelle position choisie est Zouguérou ; on y accède en descendant le Niger jusqu'à Mouredji, puis en remontant la Kadouna pendant une journée ; le nouveau poste est à 20 kilomètres environ au nord de cette rivière. Au mois d'octobre suivant (six mois après), les Anglais avaient déjà construit un railway reliant le fleuve à la nouvelle capitale ; le comptoir de la Niger Company était installé, les constructions s'élevaient de toutes parts. La nouvelle capitale est maintenant occupée, Jebba n'est plus qu'un poste secondaire.

*Nos débuts sur les chalands.* — Le 26 mars, à cinq heures du soir, nous levons l'ancre, et les chalands s'engagent dans les



LE ROCHER « DJOU-D OU » VU D'AMONT.

gorges rocheuses de Jebba; le Djou-Djou se dresse devant nous : c'est un rocher fétiche que les Nupés vénèrent et respectent, une épaisse végétation s'enchevêtre dans les coupures de ses blocs de granitoïde et de grès rose, qui se profilent en longs plis verticaux comme les tuyaux d'un orgue gigantesque. Le fleuve circule dans un dédale d'îles grandes et petites, entre lesquelles règne un courant très vif qui gêne beaucoup notre manœuvre. A 200 mètres en amont du Djou-Djou, s'étend en travers du fleuve une barrière de rochers dont le plus élevé dépasse de 30 à 35 mètres le niveau des plus hautes eaux; le fleuve s'engage dans cette claie sans bruit et sans écume; seuls de grands tourbillons donnent idée de la profondeur du Niger entre ces rochers.

Les marabouts du pays nous ont appris qu'autrefois, du temps de leurs arrière-grands-pères, il y avait, dans le Djou-Djou, un démon très méchant qui renversait et brisait toutes les pirogues; de mémoire d'homme il n'est pas une embarcation qui, descendant du haut fleuve, ait pu arriver à Jebba; le diable s'acharnait à les perdre avec ceux qui les montaient.



LE ROCHER « DJOU-DJOU « VU D'AVAL.

Un jour, des hommes résolus à chasser le démon osèrent affronter le Djou-Djou; le diable effrayé s'enfuit avec son butin et disparut pour se réfugier en amont, vers Boussa, dans les rapides de Garafiri.

Voilà comment les noirs entendent la géologie; l'explication est des plus faciles. Il y a deux cents ans environ, le Niger rencontrait en amont de Jebba une barrière de rochers (celle dont nous venons de parler) d'où il sautait à 30 ou 40 mètres de profondeur. Progressivement cette barrière s'est brisée, les rochers sont tombés dans une faille, la cataracte a disparu, il s'est produit une dénivellation, un formidable appel d'eau, les rapides de Boussa se sont formés ce jour-là.

A partir de Jebba le courant est vif, la navigation devient particulièrement difficile pour diverses raisons : d'abord nos chalands sont très chargés; mes laptots sont encore pour la plupart inexpérimentés et maladroits; nous sommes repoussés

par de petites cascades qui débouchent entre les roches; nous partons à la dérive; de plus la végétation serrée qui croît sur les bords du Niger et qui plonge à plusieurs mètres des rives, nous empêche de prendre appui sur la terre ferme avec les bambous qui servent de moyen de propulsion. Je fais armer les avirons sur bâbord, puisque nous avançons en suivant la rive gauche, de la sorte les chalands sont appuyés vers la berge; je fais couper des fourches et des crochets de bois que l'on attache à l'extrémité des bambous, les hommes agrippent ainsi les branches et font effort pour tirer les embarcations. En cette saison des basses eaux, le lit du Niger est facile à étudier, les roches qui l'encombrent, émergent et décèlent leur présence ; nous en faisons le relevé précis, car à peine arrivé, je songeais déjà au cas probable où les vapeurs pourraient et voudraient un jour se hasarder dans cette partie du Niger. Cette abondante végétation, cette épaisse forêt, nous étouffe et nous oppresse; on se sent clos et muré sur le fleuve entre des collines au sommet brûlé, au pied desquelles la forêt devient impénétrable. Le général Lugard a donné des ordres pour que tout ce qui pouvait nous être utile nous fût procuré, pirogues, bambous de rechange, porteurs, etc.; les officiers des postes espacés du Niger : Fort Goldie, Yelloua, Ilo, devaient user de leur autorité, pour éviter que j'eusse à requérir moi-même sur des territoires où s'exerce l'influence britannique. Malgré cela, deux précautions valant mieux qu'une, nous trouvâmes préférable de nous faire des amis et de nous créer de bonnes relations tout le long du fleuve ; aussi lorsque le convoi passait devant un village, nous faisions au chef, ainsi qu'aux notables, de petits cadeaux puisés dans nos caisses de pacotille, qui ne manquèrent pas d'entretenir autour de nous des amitiés intéressées.

Nous côtoyons des îlots rocheux couverts d'arbres superbes; il n'y a pas de rapides, mais des filets d'eau qui bruissent de tous côtés. Sur les bancs de sable, des vols d'oiseaux picorent en s'ébattant; toutes les espèces de volatiles de l'Afrique occidentale sont groupées là, depuis la cigogne, la grue rose, le



CHUTES DU DOKO.

pélican, jusqu'au « chass d'Af »[1] et l'oiseau-mouche, tandis qu'à proximité, à quelques mètres à peine, des caïmans semblent dormir au soleil.

*Arrivée sur l'enclave de Badjibo.* — Le 29 de bon matin, nous apercevons le village de Badjibo, sur la rive gauche ; en face on distingue les limites de l'enclave. Les laptots sont prévenus de notre arrivée; je les vois aller et venir sur la berge ; ces braves gens, à qui Toutée confia la garde du poste, ont été, comme tous les noirs, imprévoyants et dépensiers : ils ont consommé leurs vivres sans souci du lendemain, de sorte que nous arrivons juste à temps pour les empêcher de mourir de faim. Nous voici devant l'enclave; les hommes du poste viennent à ma rencontre, ils ont la physionomie de gens inquiets et affamés.

1. Surnom donné en Afrique par nos troupiers à cet oiseau à cause des couleurs de son plumage.



ORGANISATION DE L'ENCLAVE DE BADJIBO-ARENBERG.

Le convoi se range contre la berge, les chalands sont solidement amarrés, nous débarquons et nous procédons immédiatement à la reconnaissance et à l'organisation de l'enclave.

Ce territoire est un parallélogramme, dont la petite base a 400 mètres de longueur, sur la rive droite du fleuve, et la grande base 1 200 mètres en profondeur. Un marigot, le Doko, que remplit le Niger à la saison sèche et qui débite une véritable trombe d'eau pendant la saison des pluies, enveloppe de ses circuits et de ses zigzags la diagonale principale de ce quadrilatère; c'est un port très sûr et très calme, un excellent abri pour les bateaux. Un tirailleur anglais m'apporte une lettre très aimable du lieutenant Cokerell, qui nous invite à déjeuner, à loger et à prendre nos repas à Fort Goldie. Je vais immédiatement à sa rencontre et le ramène avec moi pour déjeuner à l'enclave. C'est un grand enfant, très gai, très loquace, qui nous égaie de ses reparties amusantes. C'est un type de gentleman récemment arraché aux joyeuses parties de Picadilly, de l'Alhambra et des boulevards; voilà trois mois



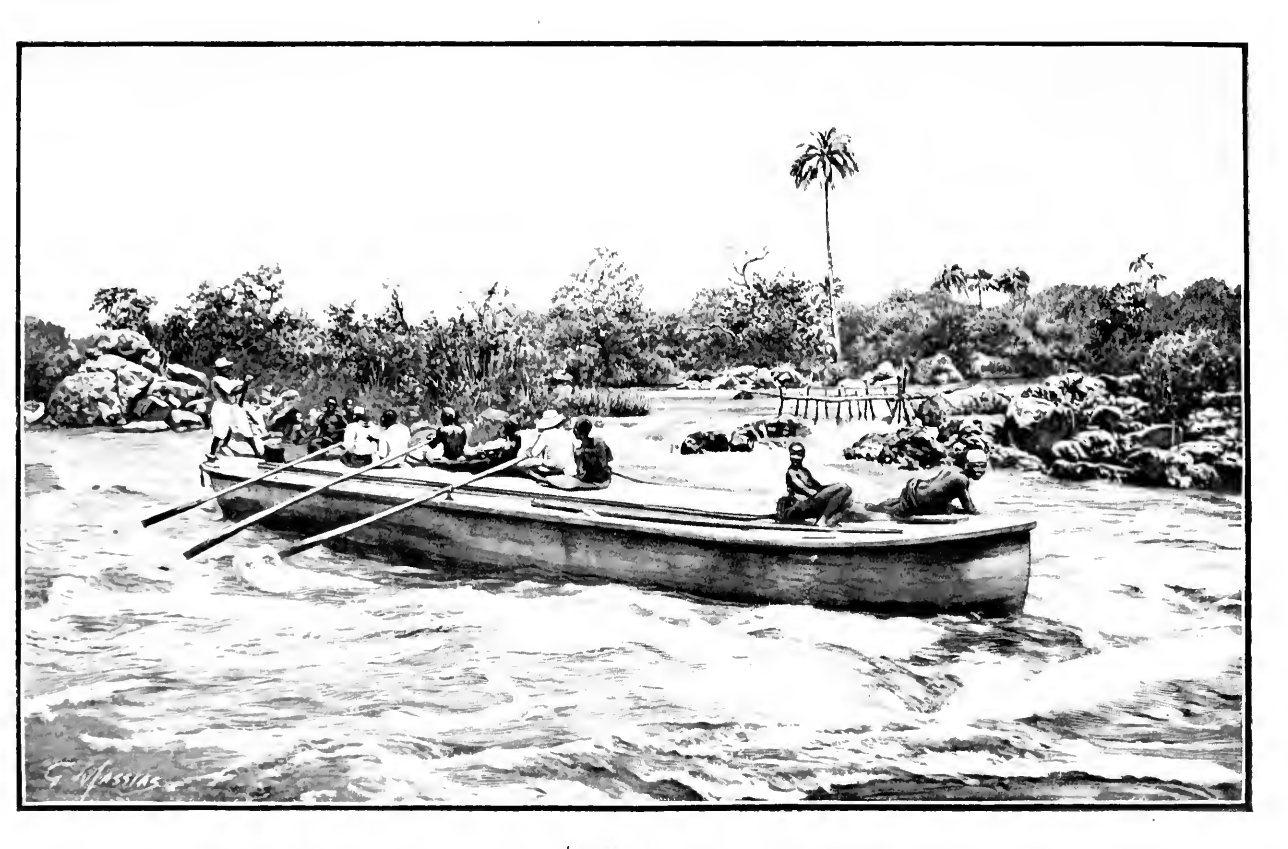
CASCADES DU DOKO.

qu'il vit seul à Fort Goldie, à 1 500 mètres au nord de l'enclave, et l'arrivée subite d'Européens, de Français surtout, excite son intérêt ou sa curiosité, le ravit. Le chef indigène de Badjibo vient nous saluer, escorté par des hommes qui déposent à nos pieds des ignames et quelques bananes. C'est « Madibo », un grand diable admirablement musclé, qui rit bêtement mais n'agit pas de même. Les Anglais l'ont mis à ce poste à côté d'Azouma, vieux roi débonnaire, dont l'autorité vacillante devenait une gêne pour l'occupant. Chaque fois que Cokerell lui dit « Mèdibeu, vous êtes bête », le grand diable sourit en opinant du bonnet crasseux qui recouvre son chef; mais Madibo n'est pas bête du tout, et chaque fois qu'il a pu nous rendre service en favorisant ses intérêts et surtout son penchant pour le champagne et le whisky, il s'en est fort bien acquitté.

Nous parcourons l'enclave en tous sens : elle présente plusieurs éminences où l'on pourrait installer des cases; la première, celle qui se trouve près du port, est la plus commode parce qu'elle est à proximité du fleuve. Elle est située sur la rive gauche du Doko à 200 mètres du Niger; un bloc d'énormes rochers la borne vers l'ouest; le terrain est résistant et perméable, c'est là que nous installons le poste. Le pays est habité. Des trous d'hyènes, des herbes foulées, des traces de singes et de chacals montrent que nous ne sommes pas les premiers occupants; mais c'est nous qui devenons dès maintenant les maîtres de la place. Nous procédons ensuite au nouveau tracé des cases, des ateliers, des magasins et des hangars; le plan d'ensemble est remis au lieutenant Anthoine qui, secondé par Groisne et Messéant, doit entreprendre et poursuivre les travaux.

Nos cases d'habitation sont rondes; une véranda large de deux mètres les entoure et les protège complètement contre les ardeurs du soleil. Le mur circulaire est construit en briques sèches, cimentées avec de la terre battue; la couverture est un cône dont les génératrices sont de grands bambous sur lesquels on dispose des lits de paillotte constituant ainsi une toiture excellente. Nous traçons également les rampes d'accès au port, les ateliers et les abris des laptots et des ouvriers. Le lendemain, 31 mars, j'accorde aux équipages un jour de repos pendant lequel ils se livrent à des tam-tams bruyants, à des danses effrénées.

*Départ pour les rapides.* — Le 1er avril, à 6 heures du matin, le convoi s'ébranlait de nouveau, et, cette fois, s'engageait dans la route des rapides. Les difficultés commencent à 2 kilomètres en amont de Badjibo; les cascades se font plus pénibles et plus rapprochées; le courant s'accentue, le fleuve est vraiment rapide et difficile; nous n'avançons pas d'un demi-kilomètre par heure en dépit de notre travail et de nos efforts. A Jékédé nous contournons une grande île, à la pointe nord de laquelle nous trouvons un rapide assez mauvais qui



CHALAND DANS LES VAGUES, ÉTRANGLEMENT DU BRAS CENTRAL DE PATASSI.

nous retient cinq heures dans ses rochers et ses remous; il en est ainsi jusqu'à Léaba; fausses manœuvres, départs en dérive, reculs, arbres gênants, petits rapides, rochers et cascades, tourbillons, courants violents, tout cela nous retarde beaucoup.



MESSÉANT, PROVIDENCE DES POULES.

Le 4 avril, nous arrivons enfin à Léaba, dont le vieux roi Giri, qui s'est montré toujours accueillant à notre égard, vient au-devant de nous avec deux poulets et des présents. La volaille est très rare en ce pays; nous n'avions pour toute nourriture que de la viande salée puisée dans une barrique; ce cadeau nous fit grand plaisir et valut au donateur une bonne récompense. C'est seulement le soir, vers minuit, que les derniers chalands, arrêtés par les obstacles, vinrent se joindre à nous. Mon brave Tonié, qui restait constamment en arrière avec son embarcation, portait secours aux pilotes malheureux encore inexpérimentés. Suleyman vint me confier qu'il souffrait beaucoup; c'est alors que je constatai la terrible maladie qui devait le terrasser quelques jours plus tard; elle n'était qu'à son début, mais elle devint foudroyante; je l'embarquai aussitôt à son grand regret sur une pirogue, pourvu de médicaments et de recommandations relatives à sa maladie; lui-même éprouvait une angoisse indicible à quitter son poste; mais dès qu'il fut arrivé à Badjibo, la dysenterie devint gangréneuse et l'emporta. La tombe de ce vieux serviteur est la première sépulture de l'enclave.

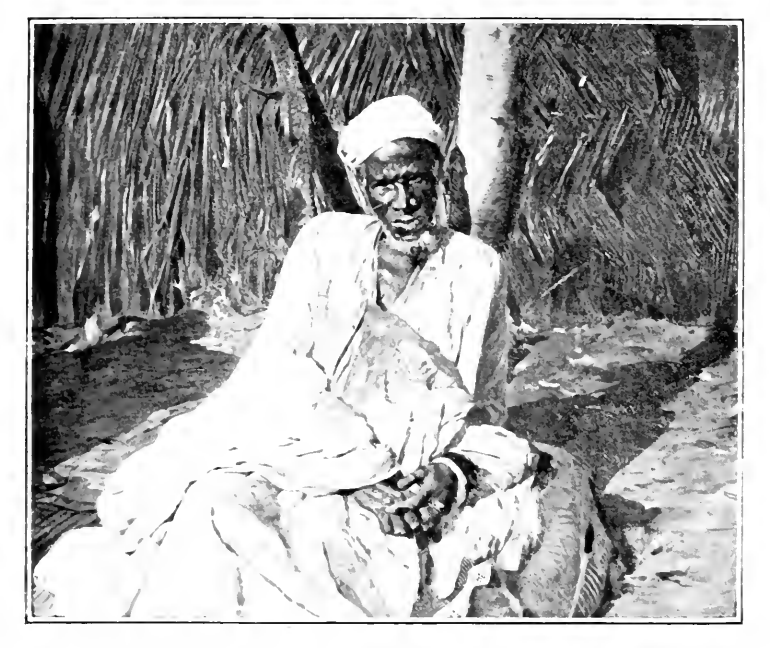
Je suis en pays connu; Toutée a séjourné à Léaba, il y a laissé un bon souvenir; de sorte que son successeur est bien

accueilli. Giri me donne également des guides; il y a parmi ses gens de tout jeunes hommes solidement musclés, dont le coup de perche est d'un sérieux secours. Nous essuyons une tornade assez violente; mais aussitôt que mon personnel est séché, je donne l'ordre du départ. Le vieux roi m'assure qu'il n'y a pas de rapide avant le village d'Ourou. Le Niger conserve sa direction nord-sud jusqu'en amont du village de Tiégou; ses eaux circulent dans une faille rocheuse, bordée d'aiguilles de granit, dont les blocs forment des canaux parallèles à la rive; des cascades bruissent entre les rochers, et les couloirs sont parfois tellement exigus qu'il est impossible d'y faire passer nos chalands. C'est alors que nous prenons le large et que des incidents fâcheux se produisent à tout instant. A Léaba, le courant ne dépasse pas 8 à 10 kilomètres de vitesse; la rive est accessible, nous avançons lentement et sans à-coup sur environ 1 800 mètres de route, puis nous trouvons devant nous un étranglement sur la rive droite; un véritable rapide nous arrête.

A côté de nous, le fleuve se referme; de gros rochers émergent de toutes parts; la surface de l'eau paraît très sensiblement bombée à cause des remous et des tourbillons qui donnent au Niger l'aspect d'une marmite en ébullition. Nous ne pouvons pas longer la berge; je fais prendre le large, espérant que mon équipage aura la vigueur nécessaire pour lutter de vitesse sans autre moyen de propulsion que la perche de bambou.

Tout à coup les laptots poussent des cris de détresse; nous partons à la dérive; le chaland C 15[1] s'engage au milieu du rapide et s'accroche bout par bout entre deux rochers; le courant le fait basculer, nous sommes renversés; les laptots qui se tenaient debout sur le pontage sont précipités dans le fleuve; l'eau pénètre par bâbord; nous allons couler. Mais l'embarcation déchargée de son équipage se relève, le courant

1. Mon chaland portait le numéro 15, nous l'appelions le C 15.

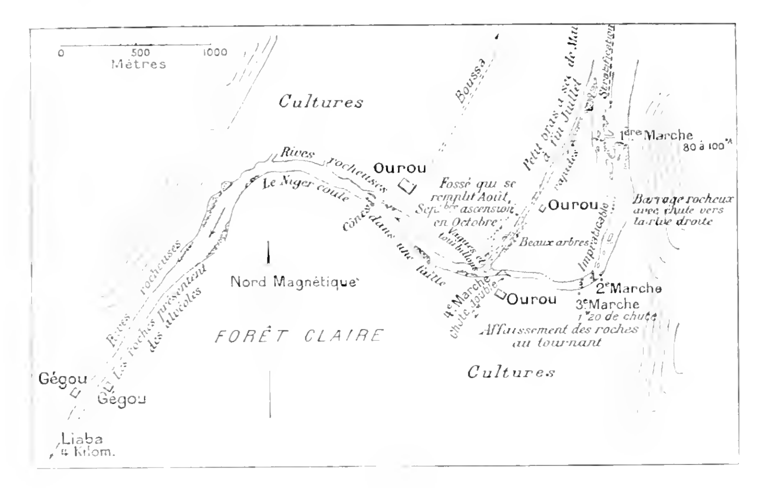


LE VIEUX ROI DE LÉABA PORTE LE NOM GRACIEUX DE « TÉNIA ».

l'entraîne; nous nous précipitons sur le grappin que je fais jeter dans le fleuve à proximité de la rive; la corde de l'ancre se tend avec une telle violence que le chaland plonge, puis se relève et replonge de nouveau; enfin, après plusieurs oscillations il reste en équilibre. Je suis des yeux avec anxiété le laptot Malal-Ba qui nage vigoureusement pour échapper à la poursuite d'un crocodile sorti brusquement des ondes agitées du Niger; c'est un moment d'angoisse et d'effroi. Nous envoyons de suite une amarre sur les rochers, les gens de Tiégou accourus pour nous aider la saisissent et nous accostons la rive. Tout cela s'est passé en un clin d'œil, mais a suffi pour que nous ayons déjà perdu une partie importante de nos objets personnels. Cet accident me détermine à procéder autrement et à reconnaître les rapides avant d'y engager le convoi; dorénavant, de Peyronnet et moi, nous explorerons personnellement les chenaux en tous sens, à la recherche des routes les plus

sûres et les plus praticables. Il nous fallut quarante-huit heures pour franchir les 7 kilomètres qui séparent Léaba d'Ourou.

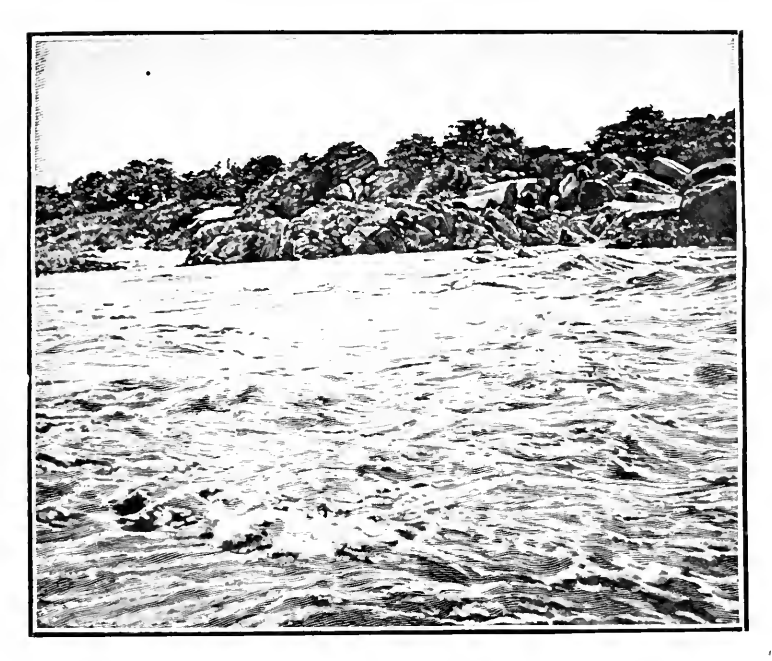
*Rapide d'Ourou.* — Depuis le sommet du rapide d'Ourou




LES RAPIDES D'OUROU.

jusqu'à Tiégou et Léaba, le fleuve décrit un S à larges courbures. La pente de ce grand obstacle est perceptible à l'œil nu, et donne l'impression d'une route qui monte. Tout à fait en haut du rapide, le Niger longe une montagne de 100 mètres d'altitude qui se trouve sur la rive gauche et se divise en deux bras.

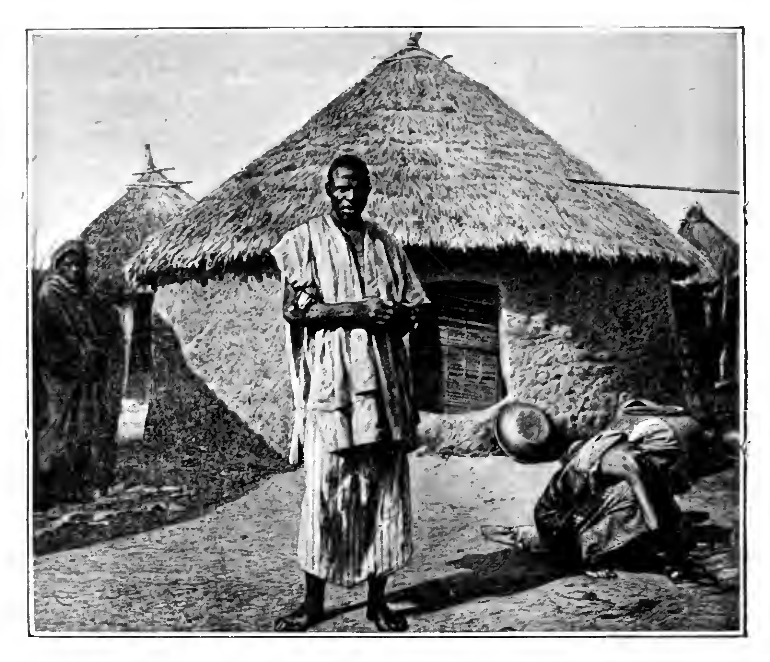
Le spectacle de ce rapide est saisissant : l'eau, projetée par les aiguilles, forme des volutes d'écume qui jaillissent à 1 ou 2 mètres de hauteur; il est impossible de se faire entendre, tellement le vacarme est assourdissant. Le petit bras part également du sommet du rapide, mais il est en ligne droite et circule entre des masses granitiques complètement submergées à l'époque des hautes eaux. Si l'on songe que la différence d'altitude entre le sommet et le pied de ce rapide est de 12 mètres, si l'on sait que le grand bras a 1 800 mètres de développement et le petit 1 100 mètres en ligne droite, il est facile de se rendre compte de la pente du fleuve et de la vitesse du



LA PENTE DES RAPIDES.

courant. Un fleuve calme a une pente de 5 à 6 centimètres par kilomètre, soit 1/20 000, et lorsqu'on arrive à 10 ou 15 centimètres par kilomètre, soit 1/6 000, la navigation devient difficile. A Ourou, l'inclinaison moyenne est de 1/100 environ. Le petit bras du rapide est le seul réellement praticable, il ne présente pas de trombes qui se précipitent sur la rive pour se replier ensuite sur elles-mêmes, comme cela se produit dans le grand bras; mais la vitesse du courant y est au moins de 25 à 30 kilomètres.

Nous voici donc, non sans peine, au pied du village d'Ourou-inférieur; il existe un autre village du même nom, dans l'ile comprise entre les deux bras du rapide; puis un troisième sur la rive gauche, au pied du grand obstacle. Les indigènes, poussés par la curiosité, traversent le fleuve en pirogue et viennent de toutes parts se ranger autour de nous; mes bateaux attirent leur attention; ils vont par petits groupes s'asseoir au



MAMA, CHEF D'OUROU ET SORCIER DU RAPIDE.

bord du fleuve devant notre mouillage, et restent là des heures entières à disserter sur nos embarcations.

Les notables se présentent avec des cadeaux : moutons, ignames, quelques mesures de riz, du poisson, etc. Voici d'abord Mama, le chef d'Ourou-inférieur, un grand et fort garçon d'une trentaine d'années, d'un beau type et d'une intelligence qui peut étonner chez ces noirs; puis vient Gossi, chef d'Ourou dans l'ile; tous deux s'en retournent avec des couvertures, des pipes, des étoffes, des jouets pour leurs enfants. Le forgeron vient également à ma case, c'est un ami personnel de Toutée; il a d'ailleurs une bonne figure joviale, encadrée d'un collier de barbe grisonnante, qui lui donne l'aspect d'un bon paysan de France. Il vient également nous apporter des vivres, et je me réjouis de la satisfaction qu'en éprouvent nos laptots qui font des repas solides et copieux, avant d'affronter un nouveau danger.

Nous logeons dans une case très propre. La campagne environnante est enveloppée du murmure des cascades et des chutes; le fleuve coule à 12 mètres en-dessous de nous, de l'est à l'ouest, dans une faille rocheuse qui s'est ouverte sur sa route; sans quoi, il est permis de supposer qu'en raison de sa puissance vive, le Niger eût rejoint sa direction générale nord-sud par une oblique. Rien n'est plus imposant que le spectacle dont nous jouissons : la forêt, d'une part, s'étend sous nos yeux; à l'est, l'île, son village et ses grands arbres se projettent et se détachent sur la montagne; au nord, les roches du petit bras recouvertes d'écume, et sur la rive droite, des cultures en pleine prospérité : tout cela forme un tableau splendide. Il fait une chaleur torride qui soulève une buée d'azur dont la teinte adoucit les tons rouges et verts de ces paysages africains incendiés par le soleil; nous fuyons nos cases brûlantes pour goûter un repos bien mérité à l'ombre d'un grand arbre qu'habitent une multitude d'oiseaux dont les chants nous égaient. Demain, qui sait ce qu'il adviendra de nous!... Mais pourquoi s'en tourmenter d'avance? Nous déjeunons gaiement, puis nos rêveries s'envolent avec la fumée de nos cigarettes....



## CHAPITRE IV

Passage du rapide d'Ourou. — Garba, roi de Oua-Oua. — Légende des rapides. — Le Rite indigène. — Patassi. — Garafiri. — Incidents de route. — Peuplades riveraines. — Le roi de Boussa. — Fatigues et privations. — Séjour à Boussa.

Le 6 avril au soir, je fais appeler Tonié qui, depuis le départ de Suleyman, est devenu chef piroguier de la flottille. Nous allons voir le rapide d'Ourou : je considère longtemps l'obstacle qu'il dresse devant nous. Et certes, ce n'est pas un spectacle rassurant. Tonié ne s'étonne de rien et surtout ne parle pas à la légère : « Y en a beaucoup mauvais, dit-il, mais moi y a connaisse » ; puis il redevient silencieux. Il est convenu avec lui que notre chaland passera seul d'abord et que, de l'expérience, nous tirerons la meilleure manière de procéder à la montée du convoi jusqu'au sommet du rapide.

Le 7 avril, de bon matin, nous nous embarquons pour tenter le passage : notre chaland est amené au pied du petit bras à l'abri des remous et des contre-courants qui favorisent notre marche. Les rochers sont découverts, le lit du fleuve est hérissé d'aiguilles sur lesquelles l'eau bondit avec violence; de chaque côté du rapide, d'énormes lignes de granit longent les rives. En raison de la baisse des eaux, les indigènes peuvent s'y glisser et grimper sur ces appuis pour saisir les cordelles et tirer l'embarcation. L'obstacle paraît plus impressionnant encore, lorsqu'en plein fleuve, on le contemple debout sur le pont d'un bateau; on a devant soi une grande route mouvante, dont la pente est aussi prononcée que celle du boulevard Saint-



LE PETIT BRAS D'OUROU A SEC.

Michel. De grands pieux inclinés que les riverains enfoncent entre les rochers tous les ans au mois de juin, lorsque le petit bras est à sec, servent à tendre des cordes et des filets d'une rive à l'autre. Il nous faut quatre heures pour franchir le rapide, les vagues sautent par-dessus le chaland que garantit son pontage; quelquefois la cordelle dérape et nous partons en dérive au risque de nous briser sur quelque tête de granit; mais les Bambaras se jettent à l'eau avec un entrain admirable pour nous remettre en route, et Tonié, qui tient la barre, nous dirige avec une adresse surprenante. Soudain, nous passons dans une dernière trombe entre deux roches, la vitesse de l'eau qui déferle nous étourdit et nous fascine. Enfin, nous voilà tirés d'affaire.

L'expérience que nous venons de faire avec notre chaland nous apprend qu'il faut alléger les autres embarcations de la moitié de leurs caisses, si nous voulons que tout puisse passer[1].

1. Cette première tentative avait lieu presque aux plus basses eaux.

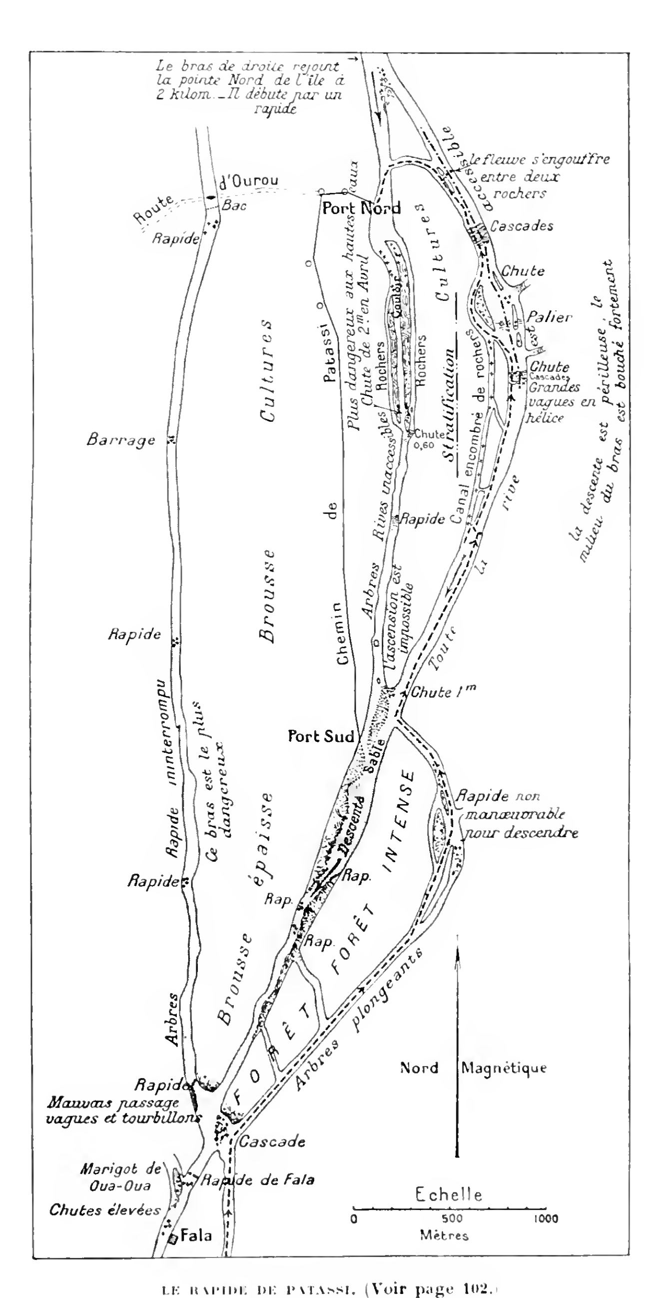
Nous rentrons au village. Tonié reçoit l'ordre de faire avancer les chalands par groupes de trois. Les riverains nous aident à débarquer et à transborder neuf cents colis par voie de terre jusqu'à hauteur du sommet de l'obstacle.

C'est alors seulement que

RAPIDES D'OUROU. LES CHALANDS SONT HISSÉS PAR LES LAPTOTS, QUI SE JETTENT A LA NAGE AU MILIEU DES ROCHERS.

mes inquiétudes s'évanouirent, car, bien que je n'en aie rien laissé apercevoir, je craignais l'échec que l'on m'avait prédit avant mon départ. Je le redoutais d'autant plus que la nécessité de notre passage des rapides s'imposait impérieusement, vu la disette de vivres où se trouvait le colonel Péroz. Il comptait absolument sur nous pour le ravitailler. Il fallait passer à tout prix!

Les impressions que l'on éprouve dans les rapides sont variées. Outre celle du « vertige de la vitesse », il y a l'appréhension constante de prendre un bain. Or le fleuve est infesté de caïmans et, chaque fois qu'un homme tombe à l'eau, on voit surgir un de ces horribles habitants du Niger, prêt à le saisir. Mais en admettant que l'on ne se noie pas ou qu'on échappe à la gueule d'un caïman, on doit être fort endommagé par les




LE RAPIDE DE PATASSI. (Voir page 102.)



CONFLUENT DES DEUX BRAS DU NIGER, A OUROU.

rochers lorsqu'on quitte le rapide pour entrer dans la partie calme et par suite médiocrement en mesure de regagner la rive en nageant.

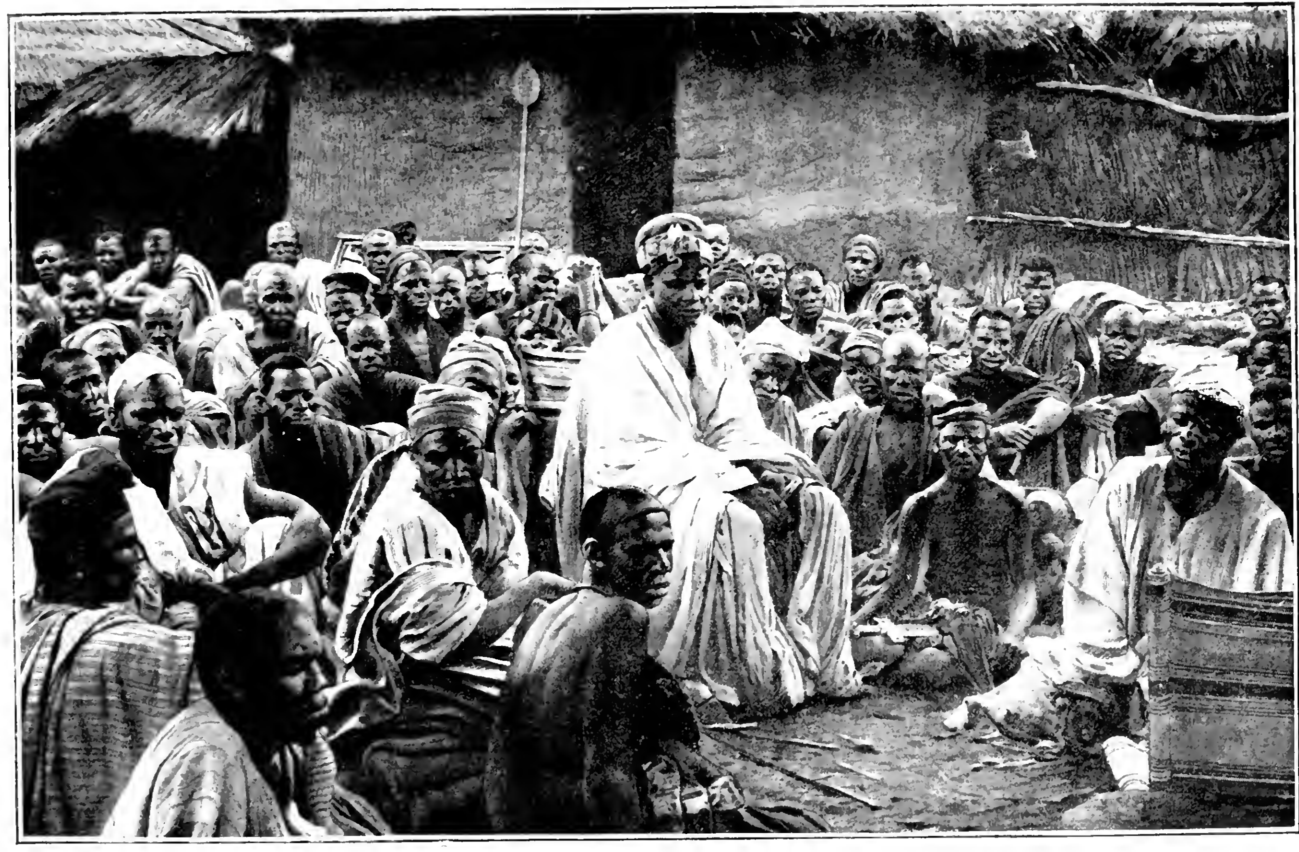
Le 8 avril, de bon matin, pendant que nous réglons notre comptabilité ainsi que nos opérations de transport, des trompettes retentissent au loin; une troupe nombreuse qui marche en file indienne, s'approche du village et vient camper devant nous. Elle est précédée d'un superbe cavalier que des serviteurs entourent en l'éventant avec des feuilles de palmier. Les tam-tams redoublent de vacarme, étouffant le son des flûtes. Le nouveau venu s'avance à cheval devant la table sur laquelle nous travaillons, à l'ombre d'un grand arbre; puis, lorsque cette musique sauvage interrompt sa cacophonie, Garba, roi de Oua-Oua, vient se présenter à nous avec des cadeaux : chèvres, peaux de panthères, poulets, etc. Nous échangeons quelques paroles de

bienvenue; puis deux minutes après, exténué de chaleur et de fatigue, il se retire dans une case sous la garde de ses fiancées, deux fillettes de six à huit ans qui l'éventent sans répit.

Le soir, après déjeuner, nous allons rendre visite à Garba, en lui portant des cadeaux et des souvenirs. Nous sommes accompagnés d'un phonographe, instrument que sa majesté noire ne connait guère. Aussi, rien n'est-il plus divertissant que le spectacle du roi, assis devant le cornet acoustique, s'esclaffant aux notes graves et s'efforçant de me persuader qu'il y a tout un orchestre entassé dans le coffre de l'appareil. Tout en causant, il nous demanda de l'alcool pour se rafraîchir. Nous savions que les Anglais désirent éviter la propagation de ce poison, en sorte que nous offrîmes une petite bouteille de champagne à notre visiteur. L'explosion du gaz et le départ du bouchon lui firent peur, mais il eut vite fait de se rassurer, et, après chaque gorgée, il nous exprimait sa satisfaction en nous gratifiant de certaine politesse prétendue espagnole, qui nous procurait la plus douce hilarité.

Nous profitons de nos moments de liberté pour étudier les gens qui nous entourent. La race a sensiblement changé, nous retrouvons le type Nupé dans la plupart des individus de ces parages; mais les habitants de l'île, qui sont des Kambaris, attirent surtout notre attention. Leur physionomie diffère de celle des précédents indigènes : c'est une figure large, aux pommettes saillantes, encadrée d'une assez forte barbe en collier; le front très étroit, bombé, présente des cavités à hauteur des tempes; la bouche est épaisse, large, aplatie; les maxillaires n'ont pas de saillies remarquables; le nez est droit, légèrement écrasé, les narines ouvertes; les yeux sont petits et bridés; le corps est sec, nerveux et musclé.

Il est fort probable que ces indigènes ne vivent sur les bords du Niger que depuis deux ou trois siècles. Ils ont quitté le Kanem pour venir se fixer dans ces régions. Pillards et vagabonds, ils s'installèrent provisoirement en face des rapides; ils dévalisaient les malheureux voyageurs qui tentaient de les fran-



ARBA, ROI DE OUA-OUA, VIENT ME SALUER A OUBOU.

chir, recueillaient les épaves, et secondaient le « diable du rapide » pour accentuer les dangers du passage. Ces écumeurs du Kouarra, trouvant la position avantageuse, firent acte d'occupation et bâtirent les villages dont nous venons de parler. Aujourd'hui, ce sont les plus audacieux piroguiers du fleuve, dont ils connaissent à merveille les sinuosités et les passes. Ils naviguent, en se jouant des remous et des rapides, sur de petites pirogues très relevées de l'avant, qu'ils manœuvrent avec un calme surprenant.



ALASSAN, TYPE NUPÉ.

*Légende d'Ourou.* — Mama, en nous contant l'histoire du pays, nous fit le récit de la légende du rapide d'Ourou, qui vaut d'être rapportée. Le premier chef du village d'Ourou étant mort, son fils lui succéda. Un soir, vers minuit, tandis que les feux étaient éteints et que tout le village dormait, le jeune homme vit soudain se dresser devant lui le spectre de son père, qui lui fit signe de le suivre. Arrivé au bord du fleuve, le père expliqua le but de sa visite et dit que « le Dieu des noirs » l'avait livré aux démons. Ceux-ci, s'emparant de son corps, l'avaient conduit au tournant du grand bras et attaché sur un cheval blanc qui se précipita dans les chutes. Depuis ce jour fatal, il était ainsi condamné à vivre éternellement au fond de l'abîme, captif dans les ro-

chers. « Vois ma détresse, dit-il à son fils, je suis seul, sans ressources; le cheval blanc et moi, nous n'avons plus de nourriture, vous paraissez me méconnaître et m'oublier, mais cela ne peut durer ainsi, et si vous persistez, j'irai dans le petit bras et vous serez tous entraînés dans le fleuve. Je vous défends, en outre, d'allumer des feux le soir sur la rive, de danser et de donner des fêtes, car tout cela trouble mon éternel sommeil. »

Depuis ce moment, les gens d'Ourou se gardent bien d'éclairer le bord du fleuve et d'allumer des feux de nuit. De plus, tous les mercredis, au lever du soleil, les Kambaris vont jeter du mil et des ignames dans le fleuve afin d'apaiser le grand chef. Jamais un indigène n'oserait s'aventurer en pirogue avant la fin de cette cérémonie. Chaque habitant du village a, d'ailleurs, dans le rapide, son rocher fétiche, auquel il subordonne tous les actes de sa vie. Il se garderait bien d'entreprendre quoi que ce soit avant d'avoir consulté son étoile de granit, de plus il a bien soin de ne pas aller près des chutes sans se coiffer et sans se vêtir d'un costume blanc....

La région des rapides est fort pauvre; les cultures y sont espacées à cause des affleurements de granit; ce sol rocailleux nourrit à grand'peine les rares villages que nous trouvons sur notre route. Le langage est uniformément le même jusqu'à Boussa, c'est le nupé; seuls les notables et les individus marquants parlent le aoussa; mais un interprète qui connaît ce dialecte peut se tirer d'affaire tout le long du fleuve.

Le costume des riverains se compose d'un pantalon très large serré à la taille et d'un « boubou », pièce d'étoffe rectangulaire que l'on plie en quatre et dans laquelle on pratique un grand trou pour le passage de la tête; ils portent de superbes chapeaux ornés de cuirs multicolores, que les traitants aoussas viennent échanger et vendre en ce pays. Leur nourriture se compose de mil, d'ignames, de maïs, de manioc et de poisson; les moutons et les bœufs ne vivent pas dans le pays à cause de la mouche « tsé-tsé » qui fait périr tout le bétail; les poulets

MARIGOT SINUEUX CONDUISANT A PATASSE.



PASSAGE DANGEREUX PRODUIT PAR UNE ARTÈRE LATÉRALE QUI VIENT S'ENFOUIR SOUS LE FLEUVE.

sont tellement rares qu'il faut faire des prodiges pour s'en procurer. Les cases sont toutes semblables : mur cylindrique coiffé d'un champignon conique recouvert de paillottes.

Le franchissement du rapide dura trois jours et demi. Les équipages étaient à bout de forces, je leur donnai une journée de répit; ces braves gens l'avaient bien méritée. De Peyronnet supporta les fatigues du passage sans en éprouver le moindre malaise. Nous étions soutenus par un appétit féroce qui nous protégeait contre la fièvre et l'anémie; de plus, chaque matin, nous prenions 25 centigrammes de quinine, précaution indispensable et qui nous a toujours fort bien réussi.

*D'Ourou à Patassi.* — Le 10 avril, à cinq heures du matin, nous quittons le sommet du rapide d'Ourou, poursuivant notre route vers le nord. Le courant est tellement vif que nous sommes obligés de remonter le long de la rive droite pendant

un kilomètre de route, pour traverser de manière à n'être pas entraînés dans le grand bras. Tonié indique le chenal à tous les pilotes. Nous prenons le large; puis, au milieu du fleuve, notre chaland vient s'abriter dans le contre-courant que produit un îlot rocheux, et cette perte de vitesse nous permet de rejoindre la rive gauche sans accident. Le Niger est toujours bordé d'une épaisse végétation plongeante, remplie de nids d'abeilles. Les rochers menacent la navigation de tous côtés.

Cette partie du bief, comprise entre Ourou et Fala, est partagée suivant sa ligne médiane, en deux rivières parallèles, par une digue de granit percée de plusieurs brèches et longue de 2 kilomètres; il arrive même parfois que les rochers trop élevés et trop serrés empêchent les deux sections de communiquer entre elles; en sorte qu'à la première échancrure que rencontrent les eaux de la partie droite, plus haute que la partie gauche, il se produit une chute et des courants violents, comme si l'un des côtés du fleuve s'écoulait dans l'autre. Vers huit heures du matin, nous croisons cinq grandes pirogues qui nous font des signes et viennent à notre rencontre. Dans l'une est un médecin anglais; dans la seconde un Belge, agent d'une société coloniale du Lagos, qui descend d'Ilo et dont le nom a été souvent prononcé à propos de l'affaire d'Argoungou et de la mort du capitaine Keyes; dans les trois autres, des sous-officiers anglais qui rentrent en Europe. Nous causons quelques instants en buvant un verre de champagne, puis les chalands retardataires se rapprochent, et nous avançons avec la certitude qu'avant peu, Anthoine et ses compagnons de l'enclave seront informés de notre départ d'Ourou. Cela fera diversion aux fausses nouvelles qui leur annonçaient notre échec et la perdition du convoi dans les rapides.

*Patassi.* — En amont de Fala, le courant redevient dangereux. Le Niger, qui se divise en plusieurs bras entrecoupés de roches et de cascades, s'écoule sur des escaliers très longs qui conduisent au rapide de Patassi. Nous suivons un petit marigot tortueux dans lequel le courant est très vif; le C. 15 s'engage

LA CORDE CASSE ! NOUS PARTONS A LA DÉRIVE ET PERDONS NOS BAGAGES.

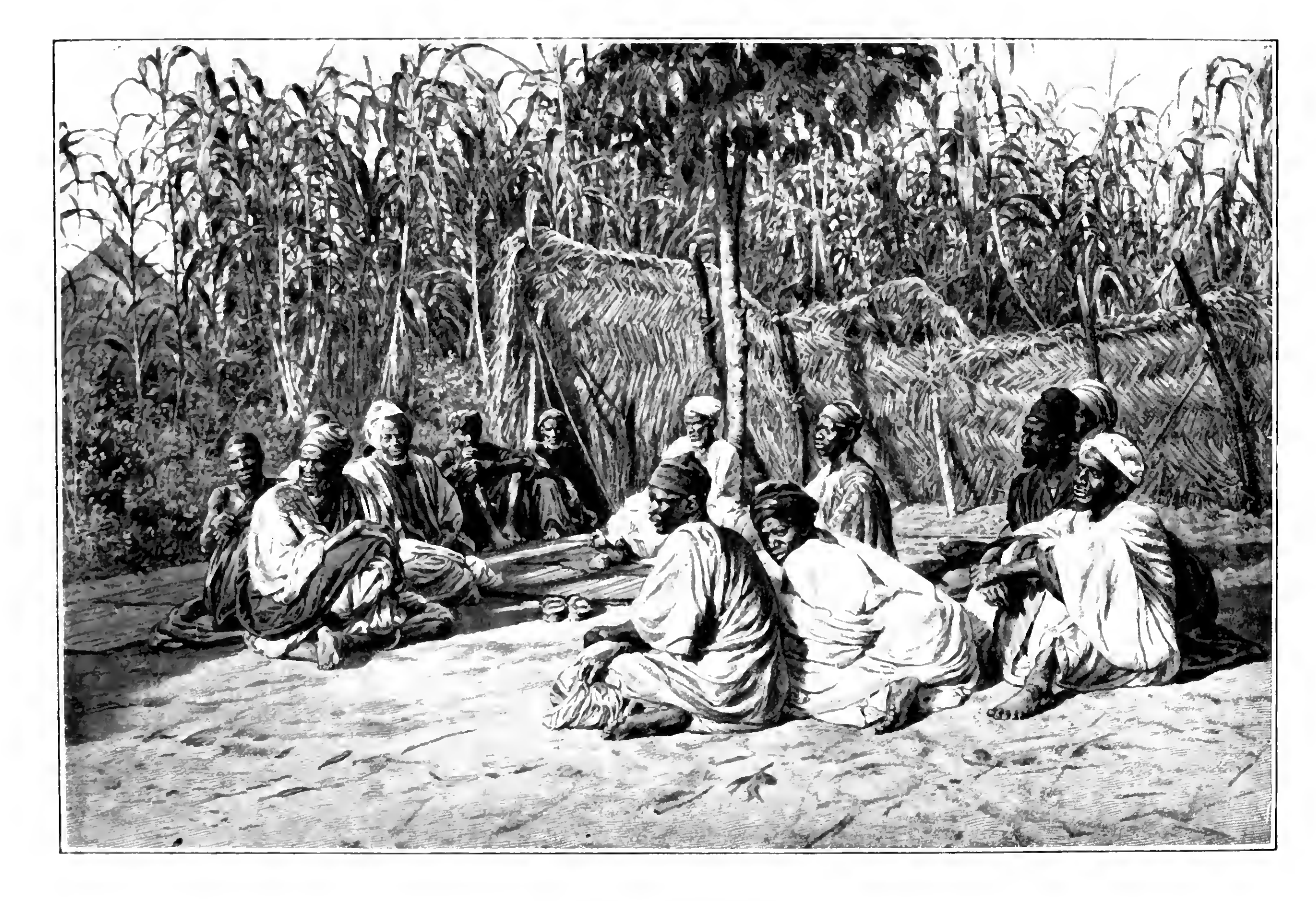
entre deux îlots, et c'est en vain que nous essayons de franchir la passe; chaque fois que nous atteignons le sommet de la cascade, il faut redescendre plus vite que nous ne le voulons; je donne donc l'ordre de stopper. La méthode qui consiste à marcher sans trêve de six heures du matin à six heures du soir et à ne prendre de nourriture qu'à ces heures extrêmes, ne donne pas les excellents résultats d'une forte étape avec repos de trois heures, et repas bien préparé et pris à l'ombre. Mes hommes débarquent donc les marmites sur le sable; mais aussitôt restaurés, ils demandent à partir, afin d'arriver de bonne heure au campement de Patassi. Avec le repas, les forces leur sont revenues. En un clin d'œil, nous franchissons l'obstacle devant lequel nous avons échoué cinq ou six fois de suite. Ce petit marigot que l'on trouve sur la rive gauche, en aval de Patassi, n'étant pas très praticable pour de grosses embarcations comme les nôtres, nous dûmes chercher la route en nous aidant du câble. Malheureusement, celui-ci, coupé par les rochers, se rompit, et notre chaland partit à la renverse. Nous perdîmes là, non seulement une partie de nos effets, ce qui n'est pas extrêmement regrettable, mais aussi une ample quantité de vivres et de provisions qui nous firent défaut quelques jours plus tard. De Peyronnet, remis de son émotion, regarda de l'œil marri d'un chef de popote accompli la cage en vannerie qui roulait dans les flots, avec les misérables poulets que nous avions eu tant de mal à nous procurer.

A trois heures de l'après-midi, nous quittons ce petit marigot, pour déboucher dans le grand bras. Devant nous se dessine une île longue de 3 kilomètres, séparée de l'île de Patassi par un rapide extrêmement étroit et tourmenté; de l'autre côté, tout à fait sur la rive droite, le Niger franchit une série de barrières et de chutes. Nous atterrissons au débarcadère sud. Les chalands viennent accoster la rive, puis nous les déchargeons à nouveau de moitié parce qu'il est impossible de leur faire escalader tous ces obstacles à pleine charge. Pendant ce temps, nous allons au village prendre contact avec les indigènes qui

se montrent d'une complaisance relative. Le vieux roi de Patassi, qui possède le nom gracieux de « Ténia », n'a plus sur eux la moindre influence, et, malgré son désir de nous être agréable, nous trouvons difficilement des guides, des porteurs et surtout des vivres; les indigènes prétendent qu'ils n'en ont pas, et cependant nous entendons très distinctement le bêlement des chèvres et des moutons que l'on vient d'enfermer dans les cases. Il nous faut beaucoup d'astuce pour nous procurer ce qui nous est nécessaire. Le noir est ami de la patience, mais il ne connaît pas la ténacité; de sorte qu'en s'armant de l'une et de l'autre, on obtient presque toujours de lui ce que l'on désire. Malheureusement, nous arrivons au milieu d'une affreuse disette qui règne tout le long du fleuve; la crue de l'année précédente (1900) ayant surpassé de 2 mètres l'étiage maximum annuel, le fleuve a tout arraché sur son passage, les récoltes ont été perdues, plusieurs villages ont été noyés et emportés; aussi éprouvons-nous des difficultés énormes pour le ravitaillement journalier de nos laptots; nous payons tout à des prix excessifs.

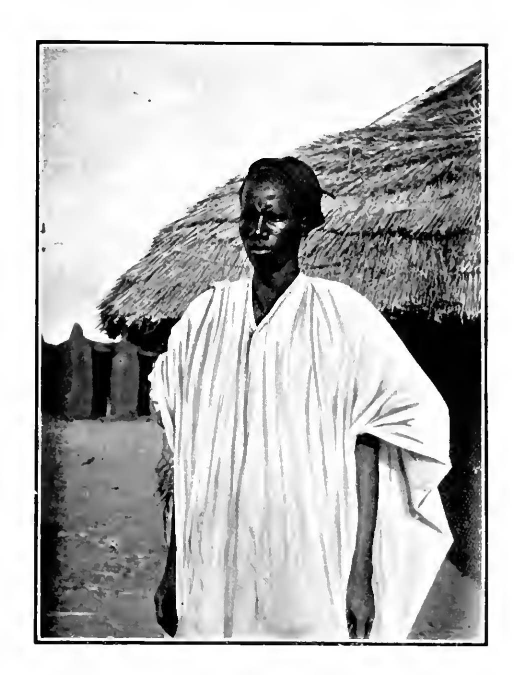
Le 10 avril, à six heures du matin, de Peyronnet et moi, nous nous embarquons pour aller à la découverte et chercher la route la moins difficile. Le rapide de Patassi diffère totalement de celui d'Ourou. Ici le Niger se divise en trois bras dont le plus grand a 200 mètres de largeur et n'est mauvais que sur environ 400 mètres de son parcours. A la descente, suivre le grand bras équivaudrait à un suicide; mais, à la montée, c'est encore celui qui nous paraît le meilleur.

Nous partons donc avec le C 15, à l'assaut du grand bras. La rive gauche est dénudée, ce qui pourrait permettre aux hommes de grimper sur la berge, pour haler les chalands à l'époque des hautes eaux. Nous longeons l'île qui nous sépare du bras central en la conservant toujours à notre gauche. Le fleuve ne paraît pas très mauvais; nous avançons donc rapidement et tournons sans difficulté, mais bientôt de vrais escaliers se dressent devant nous. C'est une série de grandes marches



LE ROI DE PATASSI ET SA COUR.

tranchantes hérissées de pointes au milieu desquelles le Niger rugit dans un couloir granitique. Attirés par le bruit de nos avirons, deux caïmans croisent au pied de la trombe. Un piroguier de Patassi nous apprend que, la veille, ils ont happé deux indigènes dont la pirogue avait chaviré.



MAHMADOU-SI, INTERPRÈTE TOUCOULEUR-BAMBARA.

Le spectacle du rapide est saisissant, ce ne sont que des chutes et des cascades magnifiques. Le milieu du fleuve est bombé, ce serait folie de s'y aventurer; il nous faut donc passer de marche en marche, monter de cascade en cascade; mais l'opération ne va pas sans incidents fâcheux.

Les hommes se jettent dans les rochers portant sur l'épaule une cordelle qu'ils vont attacher aux arbustes, aux touffes d'herbe, aux aiguilles de granit qui çà et là émergent du rapide, puis tous redescendent vers nous et d'un commun effort, nous halons sur le câble. Cela va bien si la cordelle est amarrée dans le sens du courant; mais lorsqu'il est impossible de trouver un point d'attache dans le prolongement des cascades et des trombes d'eau, l'embarcation, prise d'un mouvement pendulaire, oscille et risque de se renverser. Cet accident prévu ne tarda pas à se produire. D'ailleurs, nous ne pensions guère à l'éviter, ne fût-ce que pour goûter tour à tour chacun des agréments de la route; mais heureusement le rocher de salut était à notre

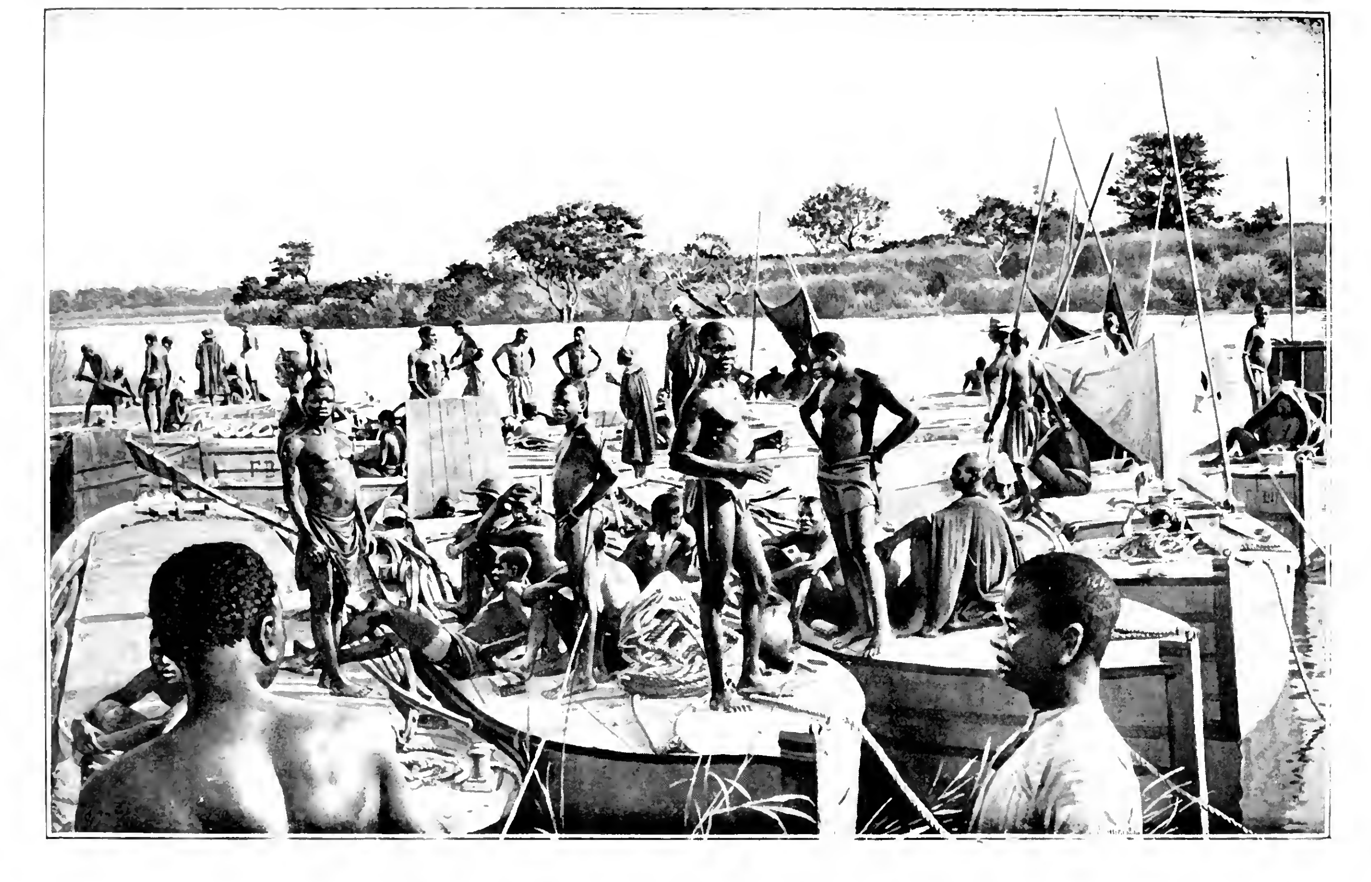
portée, et nous avons trouvé toute l'énergie nécessaire pour le saisir et nous y accrocher. Le chaland restant suspendu par le câble, il nous fallut une heure de travail pour le dégager et le remettre à flot.

Le grand escalier de Patassi se compose de deux étages de 4 à 5 mètres d'altitude chacun, que sépare un palier de 250 mètres environ, d'où le coup d'œil est féerique. Le soleil, qui darde ses rayons de feu, donne aux cascades des teintes rutilantes; le torrent, qui s'écoule au milieu, reflète des tons nacrés qui varient et se déplacent avec les tourbillons; les parcelles de mica donnent aux rochers des reflets vernissés. La verdure s'étage, depuis le vert sombre jusqu'aux teintes les plus douces, tandis que le ciel bleu recouvre cet ensemble de sa nappe d'azur.

Le franchissement de ce rapide nous demande sept heures avec le C 15 seulement; il est vrai que nous avions perdu beaucoup de temps à chercher la route, mais cette besogne faite, Tonié dirigea le reste du convoi sans accident.

Je n'ai pas eu connaissance de légendes relatives au rapide de Patassi; cependant tous les ans, au mois de juin, le roi, suivi de ses sujets, descend au bord de la chute du bras central et jette dans le fleuve maints objets destinés à l'apaiser; cela fait, le cortège se rend dans les clairières de la rive où sont nombreuses les termitières; sur celles-ci on pique de petits cierges en cire du pays, des queues de mouton, des débris de calebasses et des poteries remplies d'huile de palme. Pourquoi? Mystère.

Le 12 avril, à deux heures, nous quittons Patassi, pour aller coucher à Dogongari, ce qui veut dire « village en long », d'après mon interprète, Mamadou-Si, surnommé le « grand François ». Ce brave nègre est un Toucouleur, fils de Peul et de Bambara; il est remarquabe comme linguiste et parle tous les dialectes du Soudan; il a même appris l'anglais avec les boys de l'officier de Fort-Goldie; mais ce qui le choque profondément, ce sont les bizarreries de notre langage. Il existe chez nous des sociétés pour la propagation de la langue fran-



CAMPEMENT DE LA FLOTILLE DANS LE PALIER DU BRAS GAUCHE DE PALASSI.



LE ROI DE BOUSSA M'ENVOIE DES MOUTONS.

çaise aux colonies : elles ne se doutent pas de l'embarras de nos indigènes lorsqu'ils essaient d'accoler le pronom, l'article ou l'adjectif au substantif. François dit fort couramment : « Voici une île », mais lorsqu'il faut ajouter une épithète, sa linguitisque s'embrouille ; ce sont alors soit des grandes « niles », soit des petites « niles », tout aussi bien qu'un homme fait au pluriel « des nhommes ». Le second Mamadou-Si, Anatole dans l'intimité, le boy de Peyronnet, est également toucouleur ; mais fils de Peuls et de descendants de Peuls, il est beaucoup moins sympathique et moins franc. Les races qui se rapprochent beaucoup de la nôtre ont moins d'affinité pour l'Européen que le bon nègre pur sang qui se donne à nous en toute confiance.

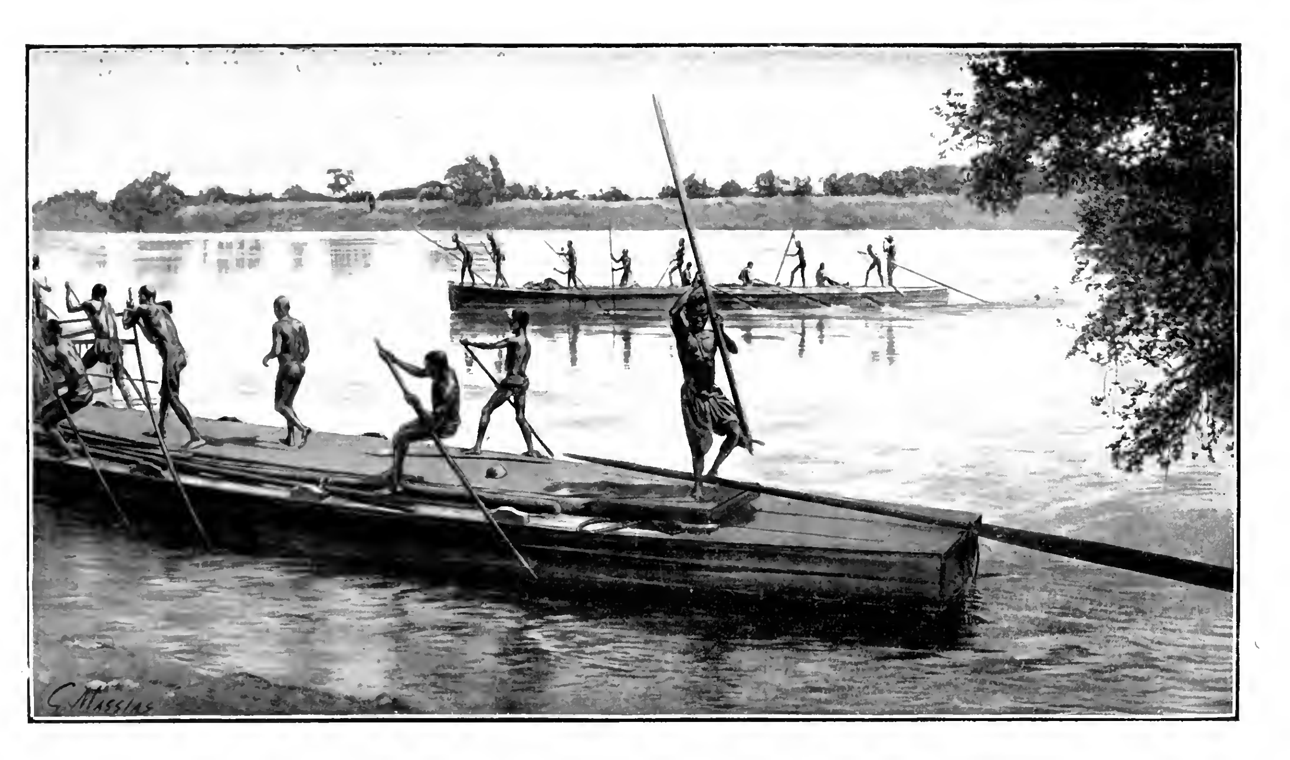
Nous campons donc le 12, vers six heures du soir, en pleine brousse, près de Dogongari, au pied d'un rapide que nous franchissons le lendemain de bonne heure et non sans peine ; c'est toujours sur ces faibles obstacles que nous avons eu le plus d'avaries, parce que les chalands passaient par leurs propres moyens sans se prêter main-forte. Il suffisait d'un point d'appui

manqué pour qu'une embarcation vînt se briser sur une roche. Plus loin, même travail au rapide de Kourouassa : il faut traverser le fleuve dans un courant très violent, puis éviter des écueils sur la rive opposée.

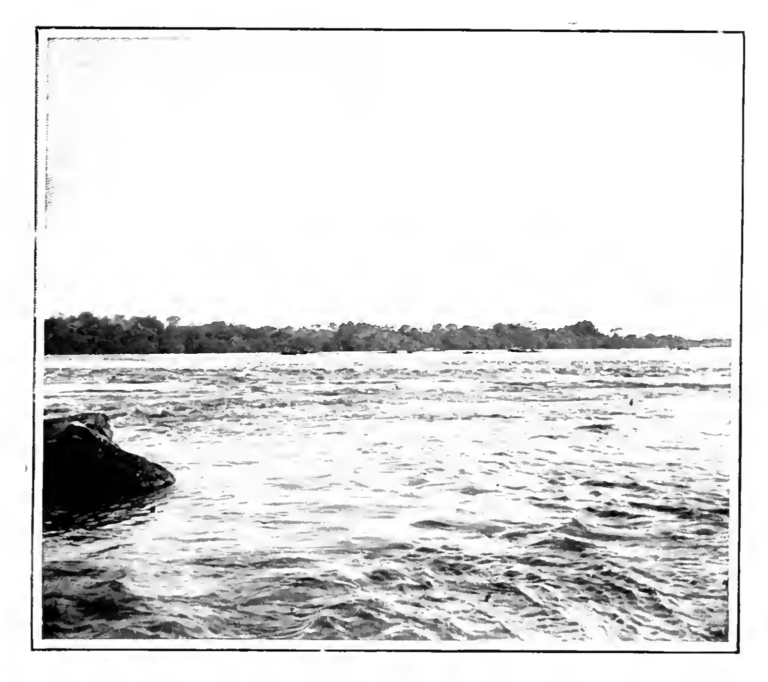
*Garafiri.* — Le 14, de bon matin, nous franchissons un troisième rapide, à 2 kilomètres en aval du village de Garafiri. A dix heures, le convoi vient camper au pied des cases, sous un arbre magnifique et gigantesque, dont les racines et les branches s'élancent fort avant au-dessus du fleuve. Je ne pense pas qu'il existe au Soudan de plus joli paysage qu'en cet endroit : le Niger est assez large, calme et profond, la forêt qui nous environne est pittoresque, accidentée, giboyeuse; autour du village, d'énormes fromagers portent un ombrage exquis; c'est sous l'un d'eux que nous installons notre campement, en attendant le passage de l'obstacle.

Une route part de Garafiri pour aboutir en face de Malali qui se trouve, en eau calme, au sommet du rapide; la distance est de 12 kilomètres. Le fleuve baisse actuellement de 7 à 10 centimètres par jour : c'est la crue occidentale venue de Koulikoro qui l'alimente encore en ce moment. Après reconnaissance du rapide, je me vois obligé de décharger partiellement les chalands. Il n'y a, en effet presque plus d'eau et, comme des chutes de 80 centimètres et de 1 mètre se dressent sur notre route, nous ne pouvons franchir de tels obstacles avec un chargement complet. Nous nous mettons à la recherche des porteurs qui doivent convoyer nos caisses sur la rive droite depuis Garafiri jusqu'à Malali. Le chef du village est un bon vieux Kambari qui ne demande qu'à nous rendre service. D'autre part, le roi de Boussa, prévenu de mon arrivée, m'envoie un « récadère » pour m'annoncer la visite d'un grand nombre de ses administrés. Ce messager est deux fois le bienvenu, car il nous apporte du lait (véritable régal pour nous qui manquons de vivres), des poulets, des œufs, ainsi que deux bœufs, cadeau royal que les équipages apprécieront à sa juste valeur.

Le vieux chef Kambari nous envoie deux guides, et nous




LE MOUILLAGE DE GARAFIRI, LES CHALANDS ACCOSTENT AVANT D'ABORDER LE RAPIDE.



GARAFIRI, LES CHUTES ET LA BARRIÈRE DE ROCHERS A UN KILOMÈTRE DE DISTANCE.

partons à la recherche des routes. A Malali, village situé dans l'île du même nom, le Niger est calme, profond de 16 à30 mètres et large de 150 à 200 mètres; ce n'est guère qu'à 1200 mètres en aval que les difficultés se manifestent. Sur la rive droite, le fleuve forme là une cuvette demi-circulaire, traversée par des gradins et des cascades sur lesquelles le flot produit un vacarme impressionnant; trois marigots s'échappent de cet entonnoir. Le premier, très court, présente une chute dangereuse et rejoint le grand bras suivant la ligne de plus grande pente du terrain, à 200 mètres du premier coude; le second s'incline davantage, enveloppe de nombreuses sinuosités et se termine dans le grand bras par une fourche double, sans présenter d'autres obstacles que des escaliers sur lesquels les pirogues indigènes peuvent monter, descendre et manœuvrer (nous verrons plus loin que les convois ont toujours suivi cette

route pour faire l'ascension du rapide); le troisième marigot est presque calme sur la majeure partie de sa route; il s'incline franchement vers le sud-ouest, mais en débouchant dans le grand bras il présente une chute qu'il faut éviter à tout prix.

A 200 mètres en aval de l'entonnoir dont il vient d'être parlé, le fleuve semble complètement barré par deux rochers gigantesques, placés en quinconce, qui s'avancent au milieu du thalweg; dans ce cul-de-sac, nous nous demandons où nous allons, la route semble fermée; puis brusquement le courant acquiert une vitesse vertigineuse. Nous entrons dans un couloir large de 30 mètres à peine; tout à coup une volute effrayante soulève l'embarcation, qui se trouve projetée en un clin d'œil de l'autre côté de la passe au milieu de cônes et de tourbillons, dans un véritable chaos; les roches sont noires, la forêt et la brousse sont d'un vert très foncé, l'eau est noire, tout est sombre.

Nous courons pendant environ 500 mètres, manœuvrant avec vigueur pour échapper aux tourbillons, puis nous nous trouvons en face d'un banc de roches sur lequel dorment deux monstres de caïmans. C'est ici que le fleuve fait un coude brusque et reprend une autre direction (est-ouest).

Nous passons devant les confluents des trois marigots, dont il vient d'être question, et nous arrivons au second coude où le Niger reprend alors sa direction sud-est. C'est précisément ce second coude qui nous intéresse davantage. En ce point, le fleuve forme une poche immense où les dangers sont accumulés. Sur la rive gauche, se trouve un massif d'ilots déchiquetés par trois canaux presque rectilignes qui vont déboucher dans le grand bras : le premier en-dessous des grandes chutes, le second à 600 mètres en aval, le troisième au pied du rapide. Aux basses eaux, ces marigots sont coupés par des cascades et des chutes de 80 centimètres à 1 mètre de hauteur; mais ils sont franchissables pendant huit à neuf mois de l'année, sans jamais présenter le danger des grandes chutes formées par les deux lignes de rochers gigantesques qui barrent le grand bras dans toute sa largeur. C'est là que le rapide peut devenir diffi-



VUE DES MARIGOTS PAR LESQUELS SE FAIT L'ASCENSION DU RAPIDE DU GARAFIRI EN ÉVITANT LES BARRIÈRES DE ROCHERS.



LE CONVOI, QUI VIENT DE PASSER UNE NUIT SOUS LA TORNADE AU MILIEU DU RAPIDE DE GARAFIRI, SE DISPOSE A FRANCHIR LES DERNIÈRES CHUTES.

cile : cela dépend de l'intensité de la crue qui submerge ou découvre les rochers[1].

Le point délicat de l'ascension est la double traversée du grand bras. En partant de Garafiri il faut monter en longeant les îles de la rive droite, puis, lorsqu'on arrive à proximité des chutes, s'abriter derrière les rochers pour donner aux équipages le temps de reprendre haleine. La largeur du fleuve à hauteur de cette poche est d'environ 700 mètres; la vitesse du courant forme de grosses vagues, le rapide est houleux comme la mer; en aval, des bancs de roches émergeantes sont recouverts d'écume. Il s'agit pourtant de traverser. Aussitôt, les piroguiers se mettent à leurs postes respectifs, les avirons sont armés, on pousse l'embarcation au large, le bec vers l'amont;

1. Nous avons fait une carte du rapide indiquant les routes à suivre aux diverses époques de l'année.

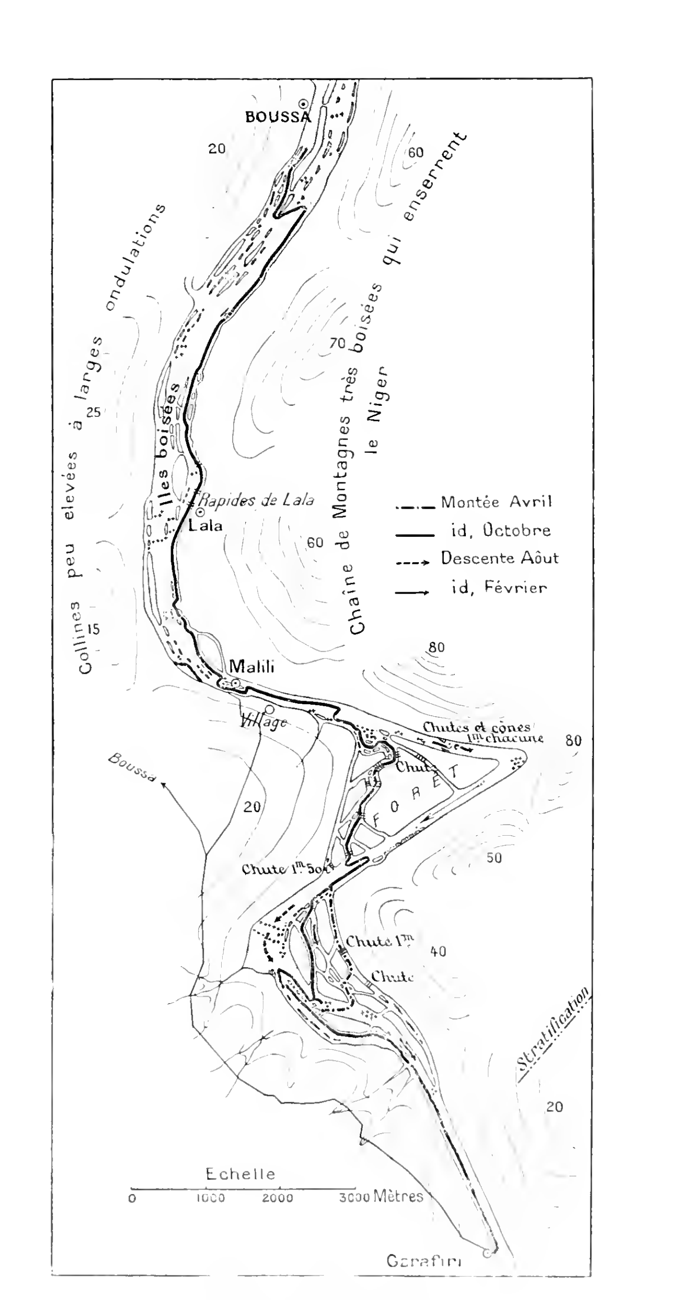
le courant la saisit et la retourne de bout en bout en un clin d'œil. Elle part comme une flèche en plein courant, elle dérive d'un kilomètre, on pourrait croire qu'elle va se briser; mais, habilement conduite. elle est happée par un contre-courant qui lui fait remonter le rapide à une vitesse de 12 ou 15 kilomètres et la pousse vers la rive gauche.

Nous nous engageons ensuite dans un massif d'îlots. Le convoi campe sur l'un d'eux; puis le lendemain il faut retraverser le grand bras dans un courant fou, qui fait pencher les embarcations d'une manière inquiétante. Nous rejoignons ainsi le marigot sinueux par lequel nous grimpons pour aboutir dans la cuvette granitique.

Nous sommes sauvés : nous avons franchi le rapide, sans perdre un homme, sans crever un chaland. Tout cela paraît fantastique la première fois qu'on le fait; mais la nature humaine s'habitue au danger, aux routes, aux rapides, aux chutes, aux cascades. Certes il n'y a rien de plus effrayant qu'une masse d'eau qui menace de vous engloutir; pourtant, on finit par s'aguerrir pour peu qu'on connaisse les passes et la manœuvre, et qu'on possède des cordelles solides avec des embarcations pontées. Aussi arrive-t-on bientôt à franchir un rapide avec le plus grand calme, quoique avec émotion; cela devient un exercice, dangereux c'est vrai, mais dont on peut, avec quelque habileté, se tirer sans accidents.

Les chalands du premier convoi sont donc arrivés au sommet du rapide, mais il n'en est pas de même des caisses qui restent en grand nombre à Garafiri; nous devons, en conséquence, retourner à notre campement sous l'orme nigérien pour surveiller les porteurs. La chaleur est étouffante depuis deux jours; une violente tornade se déchaine. Il nous faut, en toute hâte, recouvrir et sauver les objets qui craignent l'humidité.

C'est à Garafiri que j'ai reçu la visite de Kantama, ex-roi de Oua-Oua, détrôné par les Anglais. Ce prince fugitif est traqué de toutes parts; il est sorti de la forêt pour me voir et m'exposer sa situation. C'est un homme jeune, à la figure énergique et




LES RAPIDES DE BOUSSA.



VILLAGE DE MALALI AU SOMMET DU RAPIDE DE GARAFIRI.

fière, un bariba guerrier qui combattit autrefois sous nos ordres et que Vermeersch avait intronisé. Malheureusement mes attributions ne m'autorisent pas à autre chose qu'à lui donner quelque argent et des étoffes. J'ai conservé un touchant souvenir de cette physionomie sympathique, sur laquelle le malheur et les privations ont laissé des traces ineffaçables.

Avec beaucoup de bonne volonté, les braves gens de Garafiri s'acquittent de leur besogne. Toutefois, les hommes adultes ne se dérangent pas pour nous aider; chaque matin, nous les voyons partir pour la chasse, armés de flèches et suivis de lévriers d'assez forte taille. Ce sont les femmes qui transportent nos caisses; elles s'en vont en file indienne avec un enfant à cheval sur les reins et enveloppé dans leur pagne, tout en ayant sur la tête une grande calebasse dans laquelle se trouve le fardeau.

Le 18 avril à midi, nous rassemblons nos dernières caisses à Malali. Le dernier grand rapide est franchi.

*Le roi de Boussa.* — Kissalé Dogo, roi de Boussa, qui vient de recevoir une caisse pleine de cadeaux en échange de ses bœufs et de ses moutons, ainsi que deux tonnelets que je lui envoie de la part de son ami Toutée, me fait avertir qu'il vient au-devant de moi par la route; mais Sa Majesté, prise d'un mal subit, est restée à l'ombre d'un grand arbre, incapable de faire un pas de plus. Nous allons à sa rencontre, et le trouvons étendu sur des nattes, sous un vaste parasol que l'un de nos devanciers lui donna pour s'abriter. Ses griots l'éventent, la cour est consternée. Nous cherchons en vain le moyen de le secourir, ne sachant aucunement le mal dont il souffre. François interroge les intimes, tous baissent la tête et restent muets, les lèvres figées, sans manifester néanmoins une très grande émotion; bientôt cependant Kissalé Dogo recouvre ses sens, il déclare que ses forces l'ont trahi. Nous ne tardons pas à deviner quel est le remède nécessaire : Sa Majesté vient tout simplement de s'enivrer abominablement en absorbant quelque gin plus ou moins frelaté. Le soleil aidant, le pauvre homme s'est trouvé indisposé, ce qui se conçoit aisément. Nous lui donnons d'abord un verre d'eau additionné de quelques gouttes d'ammoniaque, pour lui permettre de remonter à cheval et de venir palabrer avec nous sous de grands arbres au bord du Niger.

Kissalé Dogo a soixante-dix ans; c'est un grand vieillard très onctueux, sa physionomie ne respire ni franchise, ni bonté. Elle est plutôt empreinte d'une énergie farouche et le poids des ans s'est imprimé dans ses traits fatigués. Sa famille meurt avec lui, car malgré ses trois cents femmes et ses quatre-vingts enfants, il n'a pu se réserver un héritier capable de porter le sceptre, de sorte que la couronne de Boussa va passer sur la tête de son neveu. Les rois et la plupart des gens de Boussa sont de race aoussa. Ils descendent d'aventuriers et d'écumeurs de fleuve, qui vinrent un jour se fixer sur la rive droite du Niger.



LE ROI DE BOUSSA, KISSALÉ DOGO, VIENT A MA RENCONTRE A MALALI.

On m'a confié que les rites interdisaient au souverain de naviguer sur le fleuve. Je n'en crois rien. Je suppose plutôt que c'est une excellente histoire inventée par les indigènes, pour légitimer le refus persistant que Kissalé Dogo oppose aux demandes ininterrompues des officiers anglais qui l'appellent à Yelloua, afin d'y rendre compte de ses effectifs et de ses richesses en vue du recensement et de l'impôt.

Après une heure d'entretien, très cordial d'ailleurs, le roi de Boussa précédé de ses trompettes, abrité de son parasol, enfourchait un fort joli cheval caparaçonné de cuir écarlate, agrémenté de grelots en tôle de boites de conserves, et prenait congé de nous pour réintégrer ses pénates, nous invitant d'ailleurs à goûter les douceurs de son hospitalité. D'autre part, le convoi se remettait en route avec la perspective pour les laptots d'un repos de deux jours à Boussa.

Nous commencions tous à ressentir les effets de la fatigue; les effluves du soleil ardent qui nous accablait sans trêve du matin au soir, et la perte de nos vivres dans le rapide de Patassi, nécessitaient un moment de calme, de repos et de bien-être. Mais la satisfaction du devoir accompli, la joie que nous éprouvions à la pensée de notre réussite et des heureuses conséquences qui devaient en résulter pour nos camarades du 3e territoire militaire, tout cela nous faisait oublier les privations et nous laissait heureux.

En dépassant l'île de Malali, nous trouvâmes sur notre route le rapide de Lala qui nous retint deux heures pour dégager un chaland pris par la pointe et l'arrière, entre deux roches, menaçant de se renverser sous l'influence du courant. Cependant, à six heures du soir, la petite flottille s'amarrait sur la berge à Boussa, et les équipages, exténués de fatigue, s'allongèrent sur des couvertures pour dormir sans interruption jusqu'au lendemain.

Bien que nous fussions annoncés depuis longtemps, les indigènes de Boussa se tinrent cachés le premier jour de notre arrivée : les femmes restaient dans les cases, le marché fut

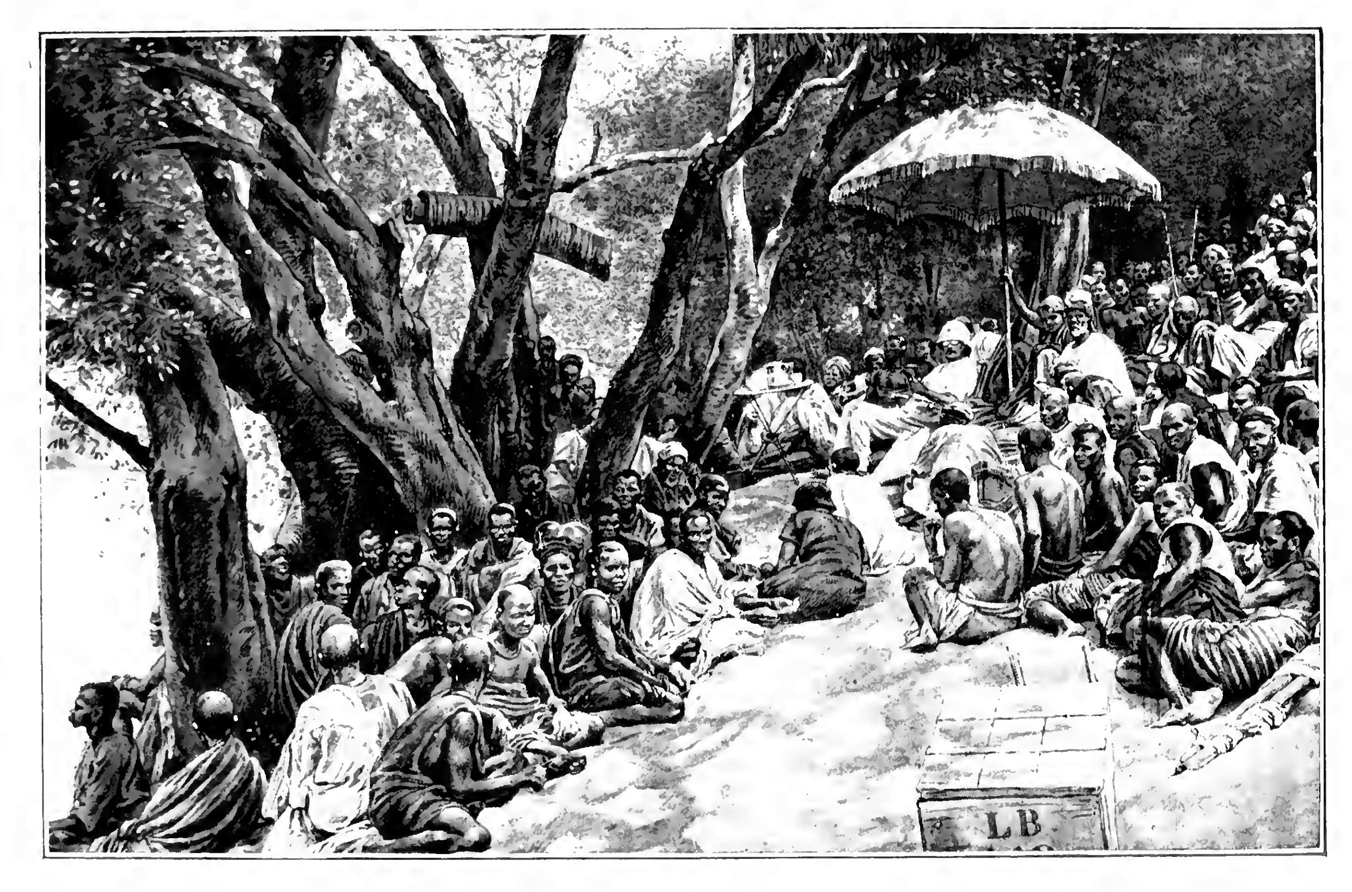
désert. Ces braves gens sont habitués au va-et-vient fréquent des tirailleurs anglais, qui font leurs achats à coups de trique. Rien ne leur indiquait en effet que mes hommes n'eussent pas recours au même procédé; mais, le second jour, les choses changèrent. Nous avions tous fait plusieurs emplettes contre espèces sonnantes; les laptots qui se montraient disciplinés n'exercèrent pas la moindre violence, en sorte que commerçants et vendeuses finirent par s'accoutumer à nos façons.



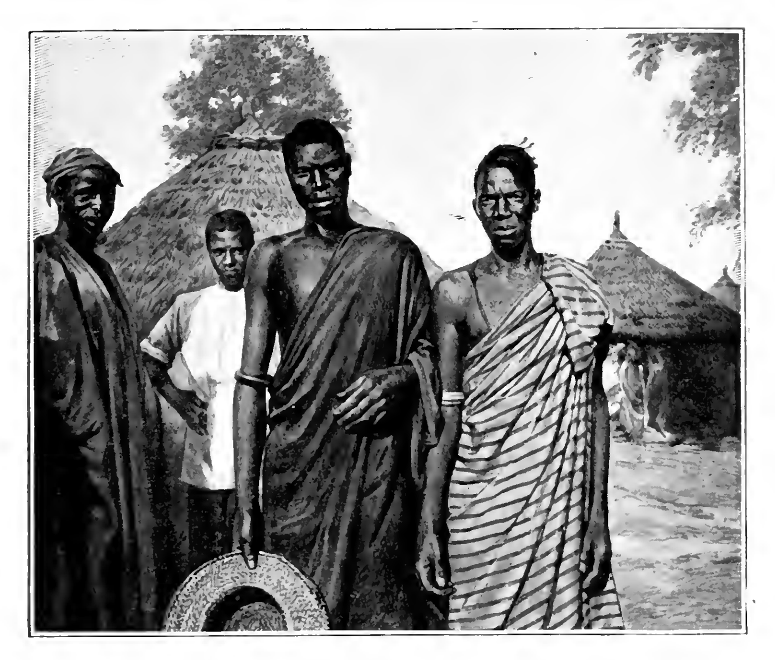
SILA (TYPE SARACOLÉ) ET SON EPOUSE DOUSSA.

Le marabout, accompagné de sa suite, vint en grande pompe nous rendre visite; je lui fis don de papier, d'encre et de plumes, afin qu'il fût en mesure de vendre et de propager le formulaire habituel de sa religion. En guise de remerciement, le brave homme nous débita des prières destinées à attirer la bénédiction d'Allah sur nos porte-monnaie dont les mécanismes lui semblaient d'un fonctionnement des plus curieux et des plus favorables à ses désirs.

Les gens de Boussa commencent à se convertir à l'islam, ils sont beaucoup moins « marabout-cognac » que les nupés de Badjibo; mais cependant ils sont encore loin d'avoir le fanatisme et la soumission au rite tels qu'on les observe au Soudan et sur le moyen Niger.




LE ROI DE BOUSSA VIENT « PALABRER » AVEC MOI DEVANT LE NIGER AU DÉBARCADÈRE DE MAUALE.



PIROGUIERS DE BOUSSA, AU MILIEU SE TROUVE CELUI QUE NOUS AVONS SURNOMMÉ « LA PANTHÈRE ».

Le type vrai de ces indigènes est le Aoussa, au front large et bas, au crâne pointu, aux pommettes saillantes, à la physionomie farouche, énergique et cruelle à la fois. C'est un gaillard solidement musclé avec des mains et des pieds massifs.

Le Aoussa est commerçant, cultivateur et industrieux; il fait des étapes incroyables pour venir échanger ses produits sur le fleuve, pour s'en retourner avec des kolas et des perles qu'il revend dix fois ce qu'il les a payées; tous ceux que les Européens ont enrôlés comme tirailleurs se sont montrés d'excellents soldats; c'est donc une race intéressante, qui dissimule de réelles qualités sous une laideur que les femmes possèdent au plus haut degré. Leurs mœurs sont généralement pacifiques; ils se marient de la même façon que les races du Soudan, en payant la dot de leur femme après entente avec le chef de famille. La femme est là, plus que partout ailleurs, un être passif, soumis

à la volonté des siens, pour devenir ensuite la bête de somme de la maison.

La langue aoussa constitue l'un des plus intéressants dialectes du Soudan; des règles invariables, des formules grammaticales en régissent le sens. Les officiers qui l'ont soigneusement apprise déclarent qu'ils ont puisé dans cette étude un intérêt spécial et des satisfactions réelles; la prononciation est en effet harmonieuse et douce, les voyelles prédominent comme dans la langue italienne; c'est une langue qui ne choque pas l'oreille et dont les tournures de phrases sont parfois gracieuses et poétiques.

L'Afrique est décidément un pays mystérieux. Plus nous y pénétrons, plus nous sentons le besoin de la mieux connaître : c'est par un contact intime avec les races africaines que nous arriverons à coloniser, et surtout à récolter le prix de nos efforts et de nos sacrifices.



## CHAPITRE V

Séjour à Boussa : départ. — Les Goungaouas. — Rapides de Tsoulou et Sakassi. — En fleuve calme. — Séjour à Guiris. — Nous rencontrons le capitaine Keyes. — Gaya. — Cruelle désillusion. — En route pour Niamé.

L'AGGLOMÉRATION que l'on désigne sous le nom de Boussa, se compose en réalité de sept villages, dont un, le village royal, est presque uniquement occupé par Kissalé Dogo, sa famille, ses nobles et ses domestiques. En ce point, le fleuve est divisé en trois bras, par de longues rangées d'îlots rocheux entre lesquels règne un courant très rapide ; en face, sur la rive gauche, les montagnes ravinées sont rapprochées de la berge sur laquelle il n'existe ni cultures, ni productions naturelles. Les hauteurs de la rive droite, au contraire, s'éloignent du Niger et permettent certains travaux aux indigènes de Boussa.

Le palais du roi se compose d'une trentaine de grandes cases entourées d'une enceinte en terre ; la porte d'entrée donne accès dans une vaste cour ronde ; l'huis est sculpté ; des caïmans et des rosaces ornent les panneaux des portes. Ces bas-reliefs qui dénotent quelque velléité artistique sont l'œuvre des sculpteurs aoussas.

Le roi nous reçoit dans une courette ombragée, située entre les cases de ses femmes. Il est accroupi sur des peaux de chèvre, accoudé sur des coussins en cuir ; de vieilles femmes, très laides, aux mamelles plates et tombantes, au chef rasé, lui tiennent compagnie ; des notables crasseux se tiennent de chaque côté de la cour.

Le griot du roi pousse des cris ; je distingue à peine ce qu'il



LES GRIOTS DU ROI DE BOUSSA, CELUI DE GAUCHE ÉTAIT UN ÉMISSAIRE DU SULTAN DE KANEM.

veut dire; seuls les mots : « Serki N'Boussa » et « Ba-Touré » (le roi de Boussa et le chef blanc) frappent mon oreille. François m'apprend qu'il annonce à l'entourage que nous sommes en bonnes relations.

Les riverains, depuis Badjibo jusqu'à Ilo, me connaissent sous le nom de Ba-Touré. Les noirs sont très forts pour donner des sobriquets. Mais comme, dans la mission, nos physionomies et nos allures n'ont rien de bien particulier en elles-mêmes nous n'avons pas mérité de dénominations spéciales. Je suis simplement le chef blanc. Et quand je dis blanc, je me vante, car nous étions tous tellement grillés et rôtis par le soleil, qu'il m'est arrivé, certain jour, ayant endossé le costume indigène, de passer à côté de plusieurs noirs qui ne me dévisageaient même pas, me prenant pour un des leurs.

Kissalé Dogo nous demande de lui faire entendre les chants

LE NEVEU DU ROI DE BOUSSA ET SA SUITE DEVANT LE GRAPHOPHONE.



LES PETITS BRAS DU KOUARRA, EN DESCENDANT LE FLEUVE POUR ATTEINDRE LE MOUILLAGE DE BOUSSA.

du « petit bonhomme que nous avions caché dans une caisse ». Il s'installe donc devant le phonographe, et tout le village vient se grouper autour de lui. La « Marche aux flambeaux » fait son admiration, et lorsque les cuivres donnent la contre-partie, l'excellent roi se tourne vers ses joueurs de trompette pour se rendre compte qu'ils sont à leur place et que nous ne les avons pas escamotés.

Il existe à Boussa une légende, qui a peut-être un fondement historique, relative à la mort de Mungo Park; on prétend que cet explorateur fut assassiné par les Kambaris sur l'ordre du roi. Bien que nous n'ayons aucune confiance en la parole de Kissalé Dogo, je tentai de connaître la vérité et de savoir si réellement les papiers et les journaux de marche de Mungo Park sont, comme on le dit, enfermés dans une cassette enterrée sous les murs du palais. Le roi n'est pas catégorique du tout.

Il répond à ma question en disant qu'il n'est pas au courant de cette affaire : il a bien entendu parler d'un blanc que le diable de Garafiri renversa jadis dans le rapide et que les caïmans ont mangé; mais, dit-il, ses prédécesseurs ne l'ont jamais informé positivement de ce fait.

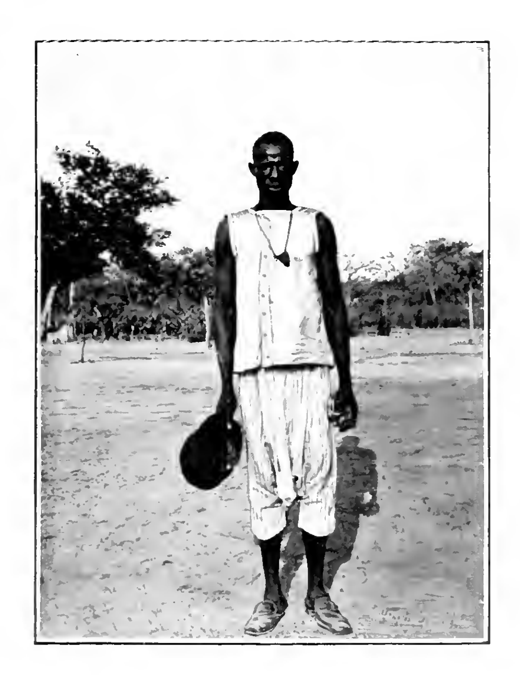
*Départ de Boussa.* — Après deux jours de repos, nous quittons Boussa; notre chargement est au complet. Comme le dit Toutée dans son ouvrage *Dahomé-Niger-Touareg*, « il ne nous manque pas une aiguille »; les porteurs qui firent au rapide le transbordement des caisses ne nous ont rien volé. Le vieux chef de Garafiri nous a, d'ailleurs, appris qu'il existe, dans le village, une case spécialement réservée à « Djiali », le génie de la Justice. Lorsqu'un Kambari commet un vol, un mensonge, une mauvaise action, son esprit tourmenté par le Djiali, l'accable de remords, en sorte qu'il vient aussitôt se dénoncer. S'il arrive cependant qu'un homme ait assez de tempérament pour supporter son crime sans le révéler, ses jours sont comptés : Djiali le fait mourir dans l'année....

Le 21 avril, à cinq heures du matin, armé et équipé de toutes pièces, le convoi se met en route vers Yelloua. Le démarrage est difficile; un courant, qui débouche à 20 mètres en amont, force les pilotes à s'y reprendre à plusieurs fois, à revenir vers la berge pour trouver un point d'appui dans les branches; à sept heures seulement, le dernier chaland quitte Boussa. Nous longeons une grande île, puis nous contournons des ilots rocheux très boisés. Le fleuve murmure dans tous ces petits rapides : ce n'est plus le chaos impressionnant des grands obstacles, c'est un bruissement de filets d'eau sur des cascades; s'il faisait moins chaud, on se croirait dans la haute vallée d'une de nos rivières, l'Yonne ou l'Aube.

*De Boussa à Gané-Kassa.* — Nous avançons lentement; sur mon ordre mon embarcation reste en arrière pour porter secours aux retardataires. Vers cinq heures du soir, nous rejoignons le convoi qui s'est échoué sur un banc de roches, le dernier de la région. Encore un effort! nous jetons des cordelles sur

la rive, tout le monde se prête main-forte. Voici la dernière secousse; nous entrons en eau calme.

Devant nous, le Niger vient de fort loin, large, silencieux, étincelant, reflétant les rayons solaires et la réverbération des nuages; une légère brise s'élève. A droite et à gauche, s'étendent des plaines, de la brousse claire, la forêt soudanaise; sur les rives, pousse le bourgou. Des pirogues traversent lentement le fleuve, on voit que le pagayeur navigue sans se préoccuper du danger. En arrière, les montagnes s'écartent et semblent fuir le Niger. Nous sommes enveloppés dans une atmosphère plus légère, dans une lumière plus vive. Le convoi reprend sa marche, avançant d'une façon régulière, et, pour ainsi dire, rythmée, le long de la rive. La besogne devient facile; nous nous sentons enfin le cœur léger. Depuis Badjibo, notre conversation se trouvait toujours interrompue par des questions de service inhérentes aux difficultés de la route. Quand nous fûmes dans les eaux calmes, de Peyronnet vint vers moi sur l'avant du chaland et me dit : « Je crois que nous avons définitivement réussi. » C'était vrai, et nous en éprouvâmes une satisfaction indicible. Alors, lui et moi, nous revîmes, par la pensée, les dangers que nous laissions derrière nous, et nous



SOMA-DIARA UN DE NOS LAPTOTS.

nous sentîmes comme délivrés d'un poids énorme, ainsi qu'il arrive au réveil après un mauvais rêve. Nos hommes étaient dans les mêmes dispositions que nous-mêmes : des chants s'élevaient dans le convoi. Les patrons de Koulikoro, laissant de côté le gouvernail, dirigeaient les chalands avec des bambous, accompagnant leurs mouvements des refrains du Djoliba; sur mon chaland, les laptots riaient, causaient, sifflotaient en travaillant. Et dans cette sérénité générale, il eût été difficile de reconnaître en nos laptots les gens qui, au milieu des rapides, paraissaient soucieux, affairés, surexcités par les périls. Au silence de mort qui régnait naguère dans le convoi, avait succédé une sorte d'allégresse joyeuse et pleine de vie.

Le soir, nous couchâmes à Gané-Kassaï.

Nous campons au bord du fleuve. Nos vivres deviennent de plus en plus rares, notre souper se fait de jour en jour plus frugal. Nous dressons nos lits sous un arbre. Nous sommes si fatigués que nous songeons surtout à dormir; et nous nous préparons à le faire consciencieusement, lorsqu'un ennemi nous assaille : c'est le moustique qui a fait son apparition au coucher du soleil. Tout le pays est marécageux, les plaines qui bordent le Niger sont de vastes champs de boue liquide, incultes et recouverts de bourgou. Cette herbe est, par excellence, le repaire des insectes; aussi, les moustiques s'en donnent à cœur joie et s'abattent sur nous avec une effroyable voracité. La région des rapides a cela de bon, que les moustiques y sont très rares parce que le sol est jonché de roches et, par conséquent, tout à fait impropre à l'éclosion des larves. Ici, c'est le contraire. Et si, par hasard, dans la nuit, nos membres viennent à toucher la moustiquaire, vite, il faut les retirer, car un escadron de moustiques s'apprête à nous dévorer à travers les mailles de l'étoffe légère.

Mes pauvres laptots ont leurs vêtements en loques. Les exercices violents auxquels ils ont dû se livrer dans les rapides ont déchiré leurs pantalons. Les noirs étant très pudiques, je comprends que les trous de cette indispensable partie de leur cos-

tume soient pour eux la source d'une profonde humiliation. Je fis donc cadeau à chaque homme de plusieurs coudées de grosse toile bleue, très résistante, ce qui leur permit d'effacer des rochers le réparable outrage.

*Les Goungaouas.* — Le roi de Boussa exerce son influence, tout le long de la rive droite du fleuve, jusqu'à Ilo. Le type Nupé pur a disparu : nous sommes chez les Goungaouas, croisements de Kambaris, de Boussaouas et de Nupés, quelquefois même de Baribas. Ce sont de véritables brutes, excellents piroguiers, il est vrai, mais d'une stupidité qui dépasse tout ce que l'on peut imaginer.

Ils ont une manière originale de se saluer. Quand deux individus de la même famille ou du même cercle de relations se rencontrent, ils se dépassent comme s'ils ne s'étaient jamais vus; puis, à 10 mètres l'un de l'autre, ils s'agenouillent le dos tourné, la face contre terre, dans le sens de leur route respective; c'est alors seulement que la conversation commence : « Bonjour, où vas-tu? comment va ton père? ta mère? ton frère? ta vache? ta brebis? etc. » Une fois renseignés, ils se relèvent, se disent au revoir en se frappant la poitrine du bout des doigts et reprennent leur marche, comme s'ils étaient étrangers l'un à l'autre. Lorsqu'un indigène vient saluer le roi ou le chef du village, il se prosterne la face contre terre en se saupoudrant les cheveux avec de la poussière, après quoi il serre la main inerte et molle que lui tend le personnage vénéré.

C'est à Gané-Kassaï que nous observons, pour la seconde fois, la petite mouche que les Anglais appellent « Sand-fly »; elle n'a pas un demi-millimètre de longueur, pénètre les moustiquaires les plus serrées et dépose sous l'épiderme un venin qui produit des cloques et des démangeaisons très douloureuses.

Le 22 avril, nous quittons Gané-Kassaï. Un peu au-delà de ce point, le fleuve se divise en deux bras, qui contournent une île d'environ 80 kilomètres de longueur et dont la pointe nord est au village d'Ilékou. Le bras de droite est mauvais, le bras de gauche est facile; c'est par cette dernière route que le convoi s'engage.

Voici Ouarra qui se compose de sept ou huit villages; mon chaland stoppe pour embarquer des vivres et des moutons. Nous couchons, le soir, à 4 kilomètres en amont de Zoupaméni. Ce village est des plus curieux. Les cases sont construites en pisé; un enchevêtrement de morceaux de bois, recouverts de terre, forme le plancher de la maison, et tout l'ensemble repose sur des pierres plates et verticales faisant saillie, de 40 à 50 centimètres au-dessus du sol, dans lequel elles sont enfoncées à coups de masse. Une porte demi-circulaire de 75 centimètres de rayon permet aux habitants de se glisser dans leurs demeures. Toute la journée, quelle que soit la saison, l'indigène entretient constamment du feu dans sa case; puis le soir, à la nuit tombante, il retire les cendres et se couche, en tirant derrière lui un panneau de paille tressée. Toutes ces précautions-là sont nécessaires pour dormir à l'abri des moustiques et des mouches.

*Rapides de Tsoulou.* — Le 24 avril, nous retrouvons un fleuve difficile, des rochers et des courants vifs. Nous longeons le grand village d'Otonou, qui s'étend sur 2 kilomètres de la berge, dans une île étroite et marécageuse; c'est l'un des plus grands centres du pays; tous les mercredis, les Kambaris y tiennent un important marché de riz, de bétail, de kolas, d'oignons, etc., apportés de divers points du territoire.

Une tornade d'une violence inouïe, qui a éclaté sur nous la veille, est heureusement suivie d'un fraîcheur bienfaisante, et une brise agréable nous remet des ardeurs du soleil. Ali Arouna, mon ordonnance, est enchanté, parce qu'il pense bien dormir et réparer le sommeil agité de la nuit précédente. « Si y en a beaucoup ouane (vent), me dit-il, les moustiques fiche-moi le camp. »

Vers onze heures du matin, nous arrivons dans les rapides de Tsoulou. Il y a au moins vingt-cinq villages qui portent ce nom et qui, situés dans les îles innombrables que forme le Niger sur un parcours de 15 kilomètres, sont entourés des plus riches cultures. Il faut dire que nous sommes dans une région d'influence peule. Tous les chefs de village sont descendants de Peuls ou de Aoussas croisés de Foulanis. A deux heures, nous

franchissons deux petits rapides. Les bras du Niger sont fort étroits, mais le pays est charmant, les îles sont vertes, les rôniers[1] (les palmiers du Soudan) font leur apparition. Sur les deux rives, la vallée s'arrête au pied de montagnes rouges dépourvues de toute végétation et qui ne montrent que des rochers grillés par le soleil. Ici le convoi n'avance plus qu'avec peine, nous sommes au confluent de trois bras qui se séparent et se rejoignent de nouveau en formant un système hydrographique des plus compliqués.



GRIOT BARIBA EN TOURNÉE CHEZ LES KAMBARIS.

Les rapides de Yaourie ou plutôt de Tsoulou se composent uniquement d'une série de cascades. La plus forte est une chute de 80 centimètres environ, dont le franchissement nous demanda une journée complète d'efforts et de travail. Dans tous les autres bras du rapide, l'obstacle se compose d'une chute unique.

Les laptots commencent à se lasser des rapides, les Sénégalais surtout. Ces noirs, électeurs en herbe, sont beaucoup moins énergiques, résistants et courageux que les Somonos[2] du Niger. Leur patience fut, d'ailleurs, durement mise à l'épreuve, car le lendemain nous eûmes encore à franchir les rapides de Zamaré, sur lesquels Toutée s'était échoué lors de sa première descente du Niger. Les difficultés de la navigation se répètent sans interruption jusqu'à Yelloua. Et il n'y aurait rien

1. Palmier borassus flabelliforme.
2. Piroguiers, dont c'est le nom générique.

à dire sur cette partie du fleuve, si nous n'y avions pas constaté l'alignement invariable des longues lames et des feuillets de granit sur lesquels nous passons et qui conservent la même direction jusqu'à Sakassi, point où finissent les rapides.

*Les grenouilles qui demandent un roi.* — Le roi de Zamaré vient au campement du 25 : il m'apprend que les temps ont changé et que le calme ne règne plus dans son pays. Autrefois, les habitants des îles étaient indépendants; chaque district avait son chef; l'ensemble de ces agglomérations formait une république où l'on jouissait de l'indépendance et de la liberté les plus absolues. Un jour, las d'être heureux, les Kambaris des îles (comme les grenouilles de la fable) demandèrent un roi, ils s'adressèrent à la dynastie des serkis[1] de Boussa qui consentit à les administrer. Mais chaque fois qu'une pirogue de Tsoulou descendait sur Jebba, le roi Kissalé Dogo réclamait le prix de son amitié ou le tribut de sa souveraineté; il forçait donc les piroguiers à débarquer et choisissait dans la cargaison l'impôt de sa couronne. Ces bons Goungaouas réclamèrent, et las d'être exploités, ils se placèrent sous l'autorité directe du serki de Yelloua. Celui-ci, faute des moyens nécessaires et trop éloigné de ses frontières pour imposer ou protéger le commerce et les transactions fluviales, désireux en outre de s'éviter des préoccupations inutiles, confia la surveillance des douanes au roi de Boussa, qui devait, sous peine de rupture diplomatique, ne garder que la moitié de l'impôt requis et lui envoyer le reste. Des complications survinrent : Kissalé Dogo qui ne voulait pas lâcher la proie qu'il tenait, ni diminuer en rien ses revenus, se contenta de dépouiller et d'imposer les indigènes des îles deux fois plus que par le passé.

Les piroguiers se refusèrent alors à tout trafic. Peu de temps après, le pays devint un foyer de soulèvements et de guerres intestines. Les Anglais survinrent et rétablirent l'ordre, en supprimant cet état de choses et en confiant les rênes du

1. Dans toute cette région, suivant les dialectes des tribus, les mots *serki*, *amirou*, signifient « roi ou chef » de tribu.



KAMBARIS D'OTONOU, PIROGUIERS DES RAPIDES DE YAOURIE.

gouvernement local au serki de Yelloua, avec défense expresse d'exercer aucun droit de passage et de circulation sur le fleuve; en fin de compte, les Anglais, toujours pratiques, perçoivent l'impôt, mangent l'huître et laissent les coquilles aux deux chefs indigènes....

*Séjour à Yelloua.* — Le 26, à onze heures du matin, nous arrivons à Yelloua. Le fleuve est calme, nous suivons une échancrure de la rive, les chalands marchent en ordre parfait à 15 ou 20 mètres les uns des autres. C'est un spectacle fort intéressant que celui des deux cents bambous de nos pagayeurs qui, à intervalles réguliers tout le long du convoi, s'élèvent et plongent avec ensemble dans les eaux.

La population se presse au bord du fleuve, des indigènes reconnaissent François et lui demandent par quelle route on a bien pu faire passer ces grands bateaux. Yelloua (ou Yaourie)

est sur la rive gauche. C'est un village formé de trois grands groupes de cases en amphithéâtre sur le flanc d'une colline en pente douce. En arrière s'élèvent des montagnes arides et désolées; à l'ouest coule le Niger qui, d'une rive à l'autre, mesure 5 kilomètres de largeur, mais dont le lit est coupé par deux îles très longues, très étroites, que des marigots décomposent en vastes îlots très peuplés. Comme à Boussa, nous trouvons à Yelloua un village royal, aussi grand, mais plus laid et plus sale; c'est un pays assez riche, un centre de passage où convergent les routes du Aoussa, de Kantagora et du Dahomey, tandis que d'une part les produits du Sokoto et d'Ilo descendent le fleuve, d'autre part les denrées manufacturées en Europe remontent de Jebba.

Le capitaine Sword, qui commande ici le poste anglais, nous prépare une case auprès de lui, puis nous prenons connaissance du courrier que l'on nous apporte. Depuis trois mois et dix-sept jours, nous sommes sans nouvelles de ceux qui nous sont chers. Je laisse à penser avec quelle avidité nous lisons nos lettres!

Le poste de Yelloua domine le fleuve, dont il est éloigné d'environ 500 mètres; les cases sont assez confortables, mais trop grandes; les tornades ont beaucoup de prise sur des toitures volumineuses. Et c'est ainsi que quelques mois après notre passage, toutes les constructions du poste furent emportées, démolies, renversées, brisées. Les Anglais ne font pas le moindre effort pour améliorer leur bien-être. Ils ne cherchent pas à tirer du sol ce qu'il peut donner. La nourriture de leurs boites de conserves leur suffit. Il n'existe dans aucun de leurs postes, ni jardin, ni cultures; à Yelloua, un des prédécesseurs du capitaine Sword s'est contenté de tracer une route aboutissant à de gros boababs, au pied desquels il avait creusé sa tombe. Hormis les blocs de granit qui tracent l'alignement du chemin, c'est le seul travail personnel des Européens qui vécurent à Yelloua.

Le colon, le militaire ou le fonctionnaire français, dès qu'il



JE RECRUTE A YELLOUA 80 PIROGUIERS POUR SOULAGER MES ÉQUIPAGES EXTÉNUÉS DE FATIGUE. CES PIROGUIERS ONT LEUR PERCHE.

arrive dans une localité nouvelle, installe d'abord sa case et son jardin, il déballe des cornets de graines et s'efforce de faire pousser les plantes qui amélioreront son ordinaire. Est-ce qu'en faisant ainsi nous ne montrons pas plus d'aptitudes coloniales que les Anglais? Il est de mode cependant de médire de nos facultés colonisatrices et de prétendre que seuls les étrangers sont susceptibles de faire prospérer les territoires lointains qui leur échoient en partage.

Lorsqu'on a été à même de comparer les colonies anglaises de l'Afrique, vieilles de soixante-quinze à cent ans, toujours dirigées d'après la même et constante politique, avec nos pos-

sessions nées d'hier; lorsqu'on a été à même de juger de l'effort colossal que la France a fait dans l'Afrique équatoriale; lorsqu'on voit Kayes et les postes soudanais que nous avons édifiés, il faut bien convenir qu'un labeur considérable a été accompli par les nôtres dans ces pays rudes et malsains. C'est au prix de mille morts que nous avons arraché au sol africain tout ce qu'il renferme de précieux et d'utile.

Le capitaine Sword nous procure des piroguiers, des bambous et du riz. Le roi de Yelloua m'apporte des cadeaux et des vivres. Le lendemain, nous lui rendons sa visite, et déposons auprès de lui des étoffes et des présents. C'est un beau et grand vieillard; de tout son être se dégage la finesse de l'esprit. Il nous reçoit dans une vaste salle rectangulaire et nous fait asseoir sur des coussins en cuir brodé de toute beauté; son costume, quoique sale, est extrêmement riche; des broderies aoussas vertes et violettes le recouvrent des pieds à la tête.

Après la visite du roi, je m'occupe de nos laptots, qui ont bien droit à un peu de repos; ils ont beaucoup travaillé, je leur donne campo. Le village est hospitalier, la plupart ont touché leur solde; les habitants le savent et les habitantes aussi.... Il est entendu que nous partirons le 29 avril seulement pour Gaya.

*Le Fine-Man.* — J'occupe mes heures de loisir à prendre contact avec mes hommes. Depuis Dakar j'en remarque un qui s'est particulièrement attaché à notre existence : c'est mon cuisinier « Abdoul Salam », dit « Adrien » ou encore le « Fine-man ». Adrien était un Toucouleur croisé de Peul et de Ouoloff; c'était un homme superbe, il est même rare de voir un type semblable; les Anglais, en sportsmen amateurs de belles musculatures, ne manquaient jamais de l'admirer : « He is a fine man » disaient-ils, et le surnom lui en resta.

Abdoul fut jadis tirailleur, puis spahi. Dans un combat, il reçut un coup de sabre qui lui fendit l'épaule droite; dans un autre, il reçut une balle qui lui coupa le médius et l'auriculaire de la main qui tenait ses rênes. Cela lui valut les galons

de brigadier; mais il advint que, par suite de mutations, il fut placé sous les ordres d'un maréchal des logis indigène, fils d'un ancien captif de son père. « Fine-man » était très brave mais tout à fait indiscipliné : obéir au fils d'un captif mettait en ébullition son cerveau de Toucouleur. Des discussions survinrent; un beau jour le maréchal des logis reçut une volée de coups de poing, Abdoul fut emprisonné, déplacé, privé de son grade, et finit par quitter le service à l'expiration de son engagement.



MON MAITRE COQ ABDOUL SALAM
DIT « ADRIEN » TOUCOULEUR OUOLOFF.

Lorsqu'il vint à nous, dans la mission, je me défiai d'abord de lui, son caractère insoumis m'inquiétait; je le tins sévèrement à l'écart. Nous avions acheté à Badjibo une pirogue qui devait servir à nos explorations dans les rapides; le C 15 la prenait en remorque, et j'y avais relégué le malheureux Adrien, avec tout son bataclan. Coiffé d'un large chapeau de paille, il rôtissait en plein soleil, en tête-à-tête avec ses marmites, et comme j'exigeais qu'en arrivant à l'étape du soir le dîner fût prêt, nous l'apercevions en cours de route, assis dans sa pirogue, à travers la fumée qui se dégageait de son fourneau improvisé.

C'est dans les rapides que le brave garçon nous devint sympathique. Là, les vivres étaient rares, la cuisine délaissée, les marmites reléguées au fond de l'embarcation. Abdoul, sans qu'il y fût jamais invité, grimpait sur le C 15 et manœuvrait avec nos laptots, à qui il apportait l'appoint de sa force herculéenne. Il était très gai, son agréable physionomie s'éclairait

d'un bon sourire et s'illuminait de deux rangées de dents superbes. Je le faisais causer souvent, et j'appris ainsi à le connaître. C'était un véritable érudit. Toute sa science, il est vrai, se rapportait à l'histoire musulmane et aux choses de la liturgie. Il portait, suspendus à son cou, des chapelets de grigris petits ou volumineux, légers ou pesants, qui ne manquaient pas d'exciter notre curiosité. L'un de ses porte-bonheur était une complainte rédigée en arabe; l'autre une queue de mouton trempée dans l'eau du fleuve pour préserver de la fièvre; un troisième consistait en un os « d'homme du Niger », et préservait de la mort ou de la fusillade. C'était, paraît-il, un fémur de lamentin, trempé dans le sang d'une chèvre.

J'ai la conviction que le marabout lui avait tout simplement vendu fort cher un os de gigot; mais Abdoul ne voulait pas en convenir.

*Derniers rapides. En fleuve calme.* — A la date fixée, nous quittons Yelloua où les moustiques ne nous ont pas laissé de répit. Le courant du fleuve redevient assez vif, nous avançons avec peine, car les roches nous gênent énormément. Enfin, à midi nous franchissons les dernières cascades, les derniers obstacles. Le Niger redevient calme à partir de Sakassi (ou Chakatchi). Le pays continue à se montrer à nos yeux d'une extrême pauvreté : marécages sur les rives, brousse maigre et terrain rocailleux au delà. Le Niger est parsemé de grandes îles de boue liquide où croissent des champs immenses de bourgou. C'est une herbe qui se régénère tous les ans et grandit avec la crue. Lorsqu'elle pousse sur les rives et que le fleuve se retire, comme cela se passe à partir de Say jusqu'à Koulikoro, elle s'affaisse et se dessèche, le soleil en fait de l'engrais. Lorsque les eaux s'élèvent, les jeunes pousses prennent de l'essor et suivent le mouvement de la crue, de manière à le dépasser de 1 mètre environ. Le bourgou possède des feuilles vertes, longues d'environ 50 à 60 centimètres; sa tige est rouge, épaisse et résistante, elle renferme un suc, un liquide laiteux, avec lequel on fait de l'alcool par distillation. Il est vraisem-



LA FLOTTILLE NAVIGUANT SUR LA BOUE LIQUIDE A TRAVERS LES HERBES, AVANT DE MOUILLER A GUIRIS.

blable qu'on pourrait en tirer profit pour alimenter à peu de frais des moteurs.

Nous allons désormais trouver, tout le long de notre route, des races extrêmement variées. Le 29 au soir nous campons à Djébé, village fortifié, perché sur une falaise rocheuse qui surplombe la rive d'une vingtaine de mètres. Il est entouré d'un mur crénelé dont les ruines sont caractéristiques. Toutes ces peuplades de la rive droite étaient autrefois en lutte permanente avec les Aoussas venus de l'Est qui tentèrent d'occuper leurs villages et qui furent souvent repoussés. Ce qui nous étonne beaucoup, c'est de ne trouver aucun campement à proximité de la rive gauche; tous les centres habités sont situés sur la rive droite. L'amirou de Djébé nous fait bon accueil, il nous apporte des vivres et des moutons.

Anibou ou (Inigou) est une place forte, située comme Djébé à pic sur le Niger, à 5 kilomètres de Kandji ou (Konji) qui se trouve à l'intérieur des terres. Berzébello, l'amirou de Kandji, vient nous faire visite. C'est un ancien lieutenant du roi de Boussa qui reçut le commandement d'une province, en récompense des services qu'il rendit à son souverain aux côtés duquel il combattit vaillamment.

Tous les gens de ces parages sont des Aoussas croisés de Nupés et de Peuls. Plus loin, à Sorko, nous rencontrons un îlot de Courteilhes, race croisée de Sonraïs et de Mandés dont le centre est à Sorbo. C'est probablement un groupe de piroguiers qui s'est détaché de son berceau pour se trouver plus à l'aise et pour se propager dans ce bief du Niger.

A Benthé, à Dikiré-Baudé, les indigènes sont des Aoussas presque purs; à Djendiné, ce sont des Peuls qui étendent leur domination de proche en proche. Le plus grand centre de tout le pays est le village de Lafagou, situé à 10 kilomètres en amont de Sorko; c'est le plus grand marché de la région. Les Anglais l'occupèrent, il y a quelques années, mais il ne reste plus que les ruines du poste. Les cultures de Lafagou sont situées sur les terrains en pente douce qui descendent vers le fleuve; la

crue de 1900 ne les a pas dévastés, de sorte que dans cette région où règne une affreuse disette, les greniers de mil de Lafagou sont les seuls qui se soient remplis l'an passé. De toutes parts des pirogues descendent pour chercher des vivres et du grain, il vient même des embarcations de Sinder et de Sorbo pour ravitailler les malheureux qui meurent de faim.

Le 4 mai, à six heures du soir, à la nuit tombante, nous arrivons en vue de Guiris, port d'Ilo. Nous sommes obligés d'y séjourner pour régler, avec les officiers d'Ilo, les formalités douanières imposées par la convention de 1898. L'accostage est des plus difficiles, le fleuve baisse constamment. Guiris est séparé du Niger par un champ de boue liquide de 2 kilomètres de largeur; les rigoles et les canaux qui permettent d'accoster directement la terre ferme aux hautes eaux sont presque desséchés, les herbes s'opposent au mouvement des chalands. Nous sommes obligés de faire à pied le trajet en pleine vase. Nous enfonçons jusqu'aux aisselles; des serpents d'eau et des êtres immondes grouillent dans ce marécage, nous les sentons glisser entre nos jambes. La nuit tombe, nous avançons à tâtons, et, si nous arrivons au bord, c'est grâce aux gens que Tarou, chef des piroguiers de Guiris, vient d'envoyer avec des torches.

Tarou est un bon paysan normand peint en noir, rusé, madré, intelligent et courageux. Il accompagna Toutée jusqu'à Say lors de sa première mission. Tarou n'est pas le chef de Guiris, il est à la tête d'un îlot de piroguiers extrêmement habiles qui connaissent toutes les passes du fleuve et les rapides jusqu'à Jebba. Les pirogues de Guiris sont immenses : elles sont faites d'une quille taillée dans plusieurs troncs d'arbres; des planches rabotées à l'herminette indigène, instrument très primitif d'ailleurs, forment le bordage et sont maintenues entre elles au moyen de crampons en fer que fabriquent les forgerons du pays. Ces embarcations mesurent quelquefois 15 mètres de longueur, 1m50 de largeur et 70 centimètres de hauteur de bordage; elles peuvent affronter les vagues des rapides, grâce au courage des piroguiers de Tarou, mais il s'en perd souvent.

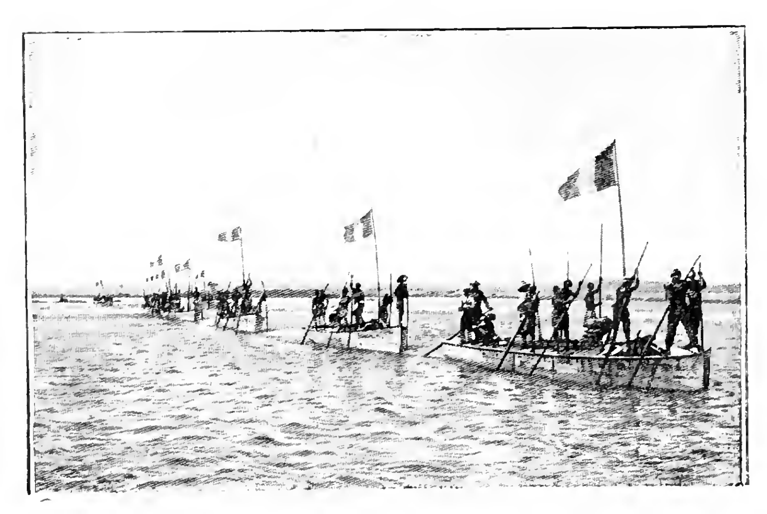


LE CONVOI S'ARRÊTE A MIDI DANS LE BOURGOU POUR DÉJEUNER.

Nous vivons dans un nuage de moustiques, nous en respirons; ces bêtes féroces s'acharnent sur nous, et lorsque nous devons nous déshabiller pour nous laver ou changer de vêtements, nous sommes dévorés jusqu'au sang. De tous les ports du Niger, c'est Guiris qui mérite la palme comme nid à moustiques; c'est leur Capitole, leur camp retranché. Le lendemain, de bonne heure, je me rends à Ilo, qui se trouve au sud, à 5 kilomètres 1/2, dans une clairière et au milieu de vastes cultures. C'est un grand marché, un croisement de routes qui conduisent d'une part vers le sud au Dahomey, au Togo, et vers le nord au Sokoto, au Aoussa. Les cotonnades anglaises abondent sur le marché, elles se répandent de là sur nos territoires du Soudan et du Haut-Dahomey. Nos indigènes viennent y échanger leurs produits et leurs troupeaux contre ces étoffes. C'est une concurrence à notre commerce. Elle cessera le jour où la flottille du bas Niger aura pour rôle d'effectuer des transports commerciaux au profit de nos industriels et de nos colons, elle disparaîtra plus sûrement encore lorsque le rail qui part de Kotonou atteindra Carimama et viendra délivrer la flottille de ses pénibles efforts dans les rapides. Le poste d'Ilo fut construit par les missions françaises qui, les premières, occupèrent la région. Les cases actuelles n'ont pas changé; les Anglais se sont contentés d'entretenir cette place.

C'est là que je rencontrai le capitaine Keyes, qui deux mois plus tard, fut assassiné au cours d'une mission délicate qu'il avait reçu l'ordre d'accomplir sur Argoungou. C'était un tout jeune homme que les gens du pays estimaient beaucoup; ils lui reprochaient même de toujours sortir sans armes et de se promener sans défiance. Ils lui répétaient parfois qu'il pourrait lui arriver malheur. Loin de nous créer des difficultés, de nous inviter à décharger les chalands pour vérifier si nous emportions bien en territoire français le ravitaillement indiqué par nos connaissements, il nous témoigna une confiance flatteuse. Son accueil fut parfait; toute sa personne, d'ailleurs, inspirait de la sympathie. Le capitaine Keyes est le seul officier que les auto-

rités médicales anglaises aient autorisé à prolonger son séjour, et cela pour des raisons touchantes et toutes à son honneur. Officier de cavalerie de l'armée des Indes, n'ayant aucune for-



EN ARRIVANT EN TERRITOIRE FRANÇAIS LE CONVOI ARBORE NOS COULEURS NATIONALES.

tune personnelle, il avait pour ami intime un officier pauvre comme lui, mais qui s'était adonné au jeu et qui menait un train supérieur à sa position. Victime d'un accident mortel, cet officier, se voyant sur le point de mourir, fit part à Keyes de la situation de sa famille et du chagrin qu'elle éprouverait en apprenant des dettes qu'elle n'était pas en mesure de payer. Keyes comprit, endossa le passif et répondit de tout... Il n'y avait pas un mois qu'il venait d'obtenir sa prolongation de séjour, lorsque la mort vint le frapper à son tour. Cette fâcheuse nouvelle nous parvint à Say dans une réunion d'officiers qui l'estimaient.

*Est-ce la dernière étape?* — Nous quittons Guiris, dernière étape avant Gaya. Le plateau nigérien s'écarte des rives, et ce fleuve large, immense, reflète avec intensité la lumière du ciel, le rayonnement des nuages.

C'est à Madékali que nous quittons le territoire de la Nigeria




FAROU, CHEF PIROGUIER DE GUIRIS, VIENT ME RENDRE UNE VISITE INTÉRESSÉE.

11

pour entrer en terre française. Le pavillon tricolore flotte à l'avant de nos embarcations, la brise déploie nos couleurs, et comme le fleuve se présente ici exceptionnellement prati-



A QUELQUES MILLES EN AMONT DE GAYA, L'HERMATTAN, VENT DE NORD-EST, SOUFFLE AVEC INTENSITÉ, NOUS MARCHONS A LA VOILE.

cable, toute la petite flottille, en ligne de file, offre un aspect réconfortant. Les habitants des villages se groupent sur la berge et, lorsque nous nous arrêtons, déposent devant nous des aliments tout préparés. Ces mets sont bien reçus; nous n'avons, en effet, depuis longtemps, plus de vivres, il nous reste cinq ou six boîtes de conserves que nous gardons en cas d'événements imprévus.

Le 7 mai, vers trois heures du soir, le cœur joyeux, nous apercevons le drapeau tricolore qui flotte sur le poste de Gaya, au pied d'une grande falaise horizontale.

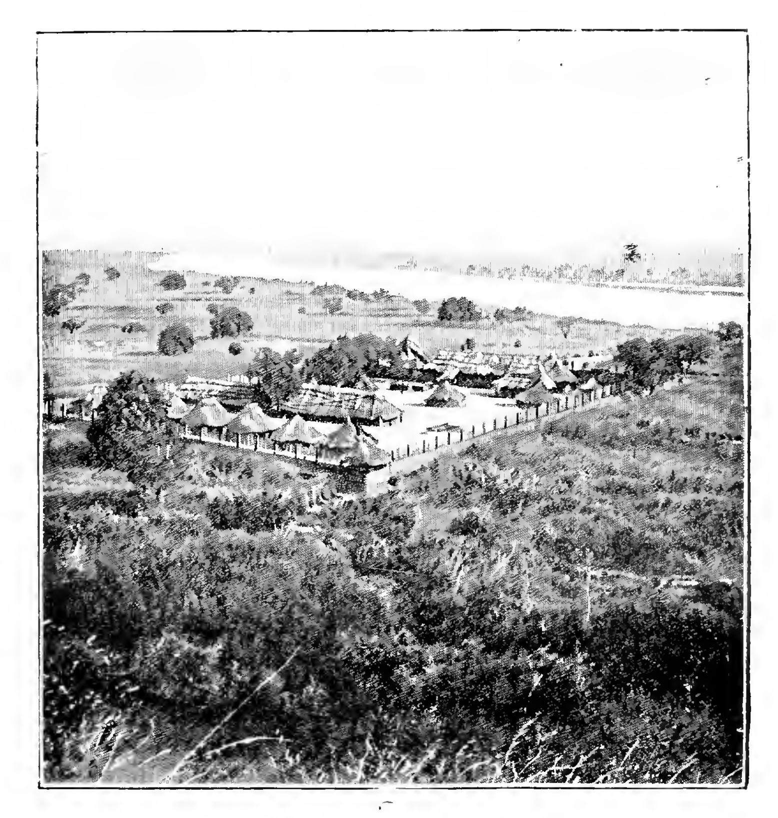
*Désillusion.* — L'adjudant Martin, qui commandait le poste, fut stupéfait lorsque je lui annonçai que le convoi devait débarquer mille huit cents caisses à Gaya. Il me mit au courant de la situation économique et géographique de la région, et je vis

de suite que : 1° le poste n'avait pas de magasins pour recevoir nos caisses; que celles-ci devaient être posées à terre et que les termites allaient les ronger en quelques jours; 2° que la route reliant le Niger au Tchad a son terminus à Sorbo sur le fleuve, et que Gaya ne se trouve pas sur les lignes de puits conduisant au troisième territoire militaire; 3° qu'en débarquant mon chargement à Gaya, les pirogues du pays, rares et petites, mettraient plus d'un an à transporter les caisses à Sorbo, en admettant que l'on pût les rassembler, supposition des plus improbables....

C'était une grosse déception, car nous pensions en avoir fini avec ce lourd convoi qui nous avait occasionné tant de fatigues! Nous n'étions donc pas au bout de nos peines. Fort heureusement, j'avais eu la précaution de ne pas faire connaître le point terminus à mes équipages. En quelques minutes, j'eus pris mon parti, je modifiai mes plans, accordant quatre jours de repos à nos hommes exténués, et je décidai que le convoi remonterait jusqu'à Sorbo, ou tout au moins jusqu'à Niamé, point où la route quitte le fleuve.

*Départ pour Say.* — Le 12 mai, tout pavoisé des couleurs nationales, le convoi se remettait en route pour Say, où se trouvait le lieutenant Tilho, à qui j'avais annoncé notre arrivée prochaine par un message. La chaleur était accablante. Le soleil ardent nous brûlait de ses rayons. Nous étions dans un pays dont les habitants sont encore sauvages. Ces indigènes sont en partie croisés de Dendis et de Sonraïs. Le langage de ces derniers est couramment parlé jusqu'à Gaya. Les Dendis sont bien musclés et très agiles. Il y a, dans la région, un dicton ainsi conçu : « Un Dendi à pied vaut mieux que dix cavaliers bien montés. » Ces noirs sont extrêmement difficiles à poursuivre, ils ont un talent particulier pour nager longtemps entre deux eaux et pour se cacher dans les marécages, laissant émerger la bouche et le nez entre les herbes.

Nous faisons escale à Tondi-Koaria ; à Carimama, où se trouve un ancien poste abandonné, puis, réoccupé l'an dernier et qui



VUE PANORAMIQUE DU POSTE DE GAYA PRISE DE LA FALAISE QUI SURPLOMBE LE NIGER

sera probablement le terminus sur le Niger du chemin de fer du Dahomey. A Kompa, nous franchissons sans difficulté un seuil rocheux, ainsi qu'à Boumba, point où le Niger abandonne sa direction sud-est pour décrire une série de lacets. La région est pauvre et désolée jusqu'à 10 kilomètres en aval de Say, les rives sont de vastes marécages qui se terminent précisément là où commence le désert.

Nous étudierons plus tard le régime des eaux nigériennes; disons tout de suite qu'à partir de Boumba jusqu'à Forcados, le Kouarra reçoit deux crues. La première, que j'ai appelée « crue orientale », est formée par les pluies diluviennes de l'hi-

vernage qui dure de juin à novembre; la seconde ou « crue occidentale » est due à la répercussion de la crue du haut Niger, qui atteint son maximum en septembre à Koulikoro et qui fait son apparition, à Gaya, vers la fin de novembre seulement.

Il résulte de ces deux crues que les rives du Kouarra sont constamment inondées et que le soleil n'a pas le temps de les sécher; de sorte qu'à partir de Boumba, jusqu'en aval de Jebba, la vallée n'est, sur ses rives, qu un lac de boue liquide, absolument impropre à toute culture.



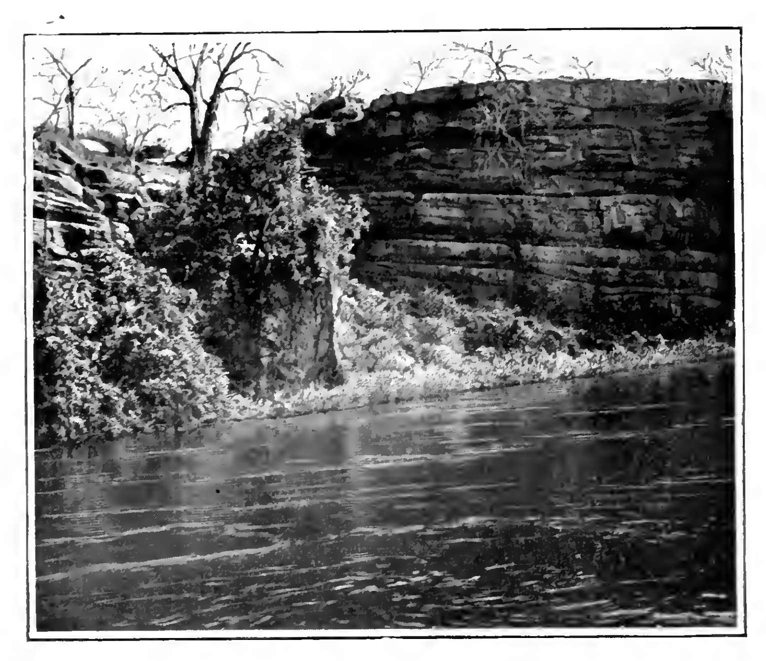
## CHAPITRE VI

Le double V. — Les habitants du Niger. — Sortie du Kouarra et entrée dans l'Issa-Ber. — Le deuxième convoi passe les rapides de Boussa. — Le Nil français. — Apparences de pauvreté, produits et richesses. — Les Courtébés. — Rapides du Nord. — Les greniers de Sinder. — La butte de Kendadji. — Noël à Dounzou.

LE *double V.* — Lorsqu'au delà de Boumba le navigateur poursuit la montée du fleuve pour arriver à Say, il trouve une section d'environ 180 kilomètres de parcours, que nous appellerons le double V (W), en raison de sa forme sinueuse et tourmentée.

A quelques kilomètres de Boumba, en amont de Bikini, village pauvre et presque désert où végètent quelques misérables Djermas, les collines se rapprochent et longent les rives, presque partout à pic. Nous déjeunons au seuil d'une porte formée de deux grosses masses rocheuses, qui plongent dans le fleuve.

Toute cette partie du Niger offre une solitude sauvage et grandiose; de toutes parts, sur les rives, des lignes ininterrompues de granitoïdes et de grès roses, superposés en couches horizontales, surplombent le fleuve à 30 et 40 mètres de hauteur. Les fissures verticales de ces murs sont tellement régulières qu'elles donnent de loin l'illusion d'un travail cyclopéen. Des arbres, des baobabs énormes, des herbes très vertes poussent et croissent dans les interstices; tout ce paysage s'illumine de tons multicolores sous le ciel bleu, au-dessus de l'eau verdâtre qui coule tranquille et silencieuse; pas un



LE GRÈS ROSE DU W, EFFETS DE L'ÉROSION.

bruit, pas un cri, pas un être vivant ne vient troubler le calme de ces solitudes.

Le Niger nous emmène en des zigzags à angles aigus; nous parcourons ainsi le triple de la ligne droite qui joindrait Boumba et Kirtachi. Ce W est une faille brisée profonde, encaissée; la navigation n'y présente aucune difficulté, à part un ou deux seuils rocheux. Nous sommes assaillis fréquemment par des mouches noires dont la piqûre est douloureuse; François nous explique que cette bestiole vit dans les rochers, c'est à cause d'elle que cette région est absolument déserte. Seul, le Niger est habité.

*Les hôtes du Niger.* — Des hippopotames jouent à côté de nous; de temps en temps leurs énormes têtes émergent de l'onde; ils nous regardent, surpris par ces masses qu'ils n'ont pas coutume de rencontrer dans leurs parages; puis ils plongent pour émerger plus loin et nous observer de nou-



A MI-DISTANCE ENTRE BOUMBA ET KIRTACHI, LE NIGER ENTRE, CALME ET PROFOND, DANS UN ÉTROIT COULOIR.

veau. L'hippopotame est une des distractions du Niger; lorsqu'il n'a jamais été blessé, la présence de l'homme lui importe peu, il ne s'attaque pas aux pirogues, encore moins à des chalands. S'il est dangereux de le tirer, il est fâcheux de le détruire; la satisfaction de posséder ses dents ou ses lanières ne devrait pas inciter les voyageurs à l'exterminer; car ces pachydermes débarrassent le fleuve des crocodiles en les écrasant de leur masse, au cours de leurs ébats. Nous serons moins indulgents pour les caïmans, qui sont les hôtes les plus dangereux et les plus redoutables du Niger. Nous en avons tué qui mesuraient 7 mètres de longueur; nous en avons pris qui sortaient de l'œuf. Tous les ans, au mois de janvier, lorsque le fleuve laisse à découvert les bancs de sable, la femelle va creuser un nid dans lequel elle dépose ses

œufs (40 à 60, suivant les spécimens); ils sont de la taille des œufs d'une dinde, avec cette différence qu'ils sont également arrondis à leurs extrémités. Deux ou trois mois après la ponte, lorsque le soleil a suffisamment couvé pour elle, la mère va gratter le sable et met ses petits en mesure de briser eux-mêmes la coquille. Le jeune crocodile mesure ainsi de 18 à 20 centimètres de longueur; il mord et siffle dès qu'il éclot à la lumière; pendant la première partie de sa vie, il se développe assez vite, atteint près d'un mètre de longueur, puis il entre dans la mue. Tout le travail de sa nutrition a pour but alors de perfectionner ses organes respiratoires et son appareil digestif. Les indigènes prétendent que chaque année, lorsqu'il atteint une grosseur déterminée, ce saurien engloutit un caillou rond, gros comme un œuf de pigeon; nous avons, en effet, trouvé dans l'estomac d'un caïman qui mesurait environ 2 mètres, 176 de ces cailloux, qui servent, toujours d'après les noirs, au broyage des aliments.

Les grands crocodiles sont recouverts de coquillages et de végétation; lorsqu'ils dorment sur le sable, les pélicans et les cigognes se promènent sur leur carapace en y plongeant leurs becs; lorsqu'ils bâillent au soleil, des oiseaux, infiniment petits, picorent, entre leurs dents acérées, des détritus dont ils se nourrissent. C'est dans les rapides que les caïmans sont le plus agressifs; ils se tiennent au pied des trombes, dans les remous, pour saisir les poissons étourdis, pour happer les piroguiers naufragés.

Au moindre bruit de nos avirons, ils sortaient de l'abîme et, lorsque nous sommes descendus dans les tourbillons de Patassi, les laptots furent étonnés de les voir à ce point audacieux.

Il n'en est pas de même en fleuve calme. Là, le voyageur a plus de temps à soi et plus d'occasions pour les fusiller, et l'on ne saurait trop l'encourager à détruire ces malfaiteurs aquatiques.

*Kirtachi. Sortie du Kouarra et entrée dans l'Issa-Ber.* — Le

21 mai, à 10 heures du matin, le convoi touchait à Kirtachi, laissant derrière lui des bancs de roches qui barrent le fleuve sans présenter le moindre danger. Ici nous quittions le Kouarra, ce premier tronçon du Niger, pour pénétrer dans le second, c'est-à-dire dans l'Issa-Ber des Sonraïs.

La population change totalement d'aspect : ce ne sont plus des noirs qui viennent au-devant de nous, mais des individus fortement bronzés, dont les traits sont voisins de ceux des races berbères.

Les Zabermas et les Djermas diffèrent peu les uns des autres; ils appartiennent à des races qui portent en elles la trace d'une civilisation effective, et chez lesquelles l'islam s'est implanté depuis longtemps.

Quelques explorateurs pensent que ces tribus proviennent du croisement des Mandés et des Sonraïs, et seraient dès lors des Toucouleurs d'une espèce nouvelle; d'autres prétendent qu'ils sont issus de l'Orient et que c'est une migration sans mélange.

Depuis neuf jours, nous sommes à court de vivres; mais le lieutenant Tilho, qui reçut ma lettre assez à temps, nous envoie de Say, en même temps que notre correspondance, une caisse de pain délicieux; il faut en avoir été privé pendant de longs mois pour apprécier la saveur incomparable de cet humble aliment.

Le soir du 21 mai, vers cinq heures, le thermomètre placé sous le roof de mon chaland, marque 51 degrés centigrades! la tente du C 15 est surchauffée; elle arrête la brise et nous étouffons; la chaleur est tellement accablante que nous préférons nous exposer au soleil pour activer notre transpiration; les nuages s'amoncellent au-dessus de nous; si la température s'accroît encore, nous ne pourrons plus résister. Fort heureusement, une violente tornade vient rafraichir cette fournaise.

*Fort-Archinard et Say.* — En amont de Yellogouré, le Niger s'engage dans une étroite passe jonchée de dalles granitiques; il contourne ensuite un chapelet d'ilots verdoyants, recouverts

d'arbres gigantesques, qu'enlacent des lianes grimpantes. Les rayons du soleil ne peuvent percer ce rideau de verdure. Toute cette partie du fleuve est d'un aspect charmant :



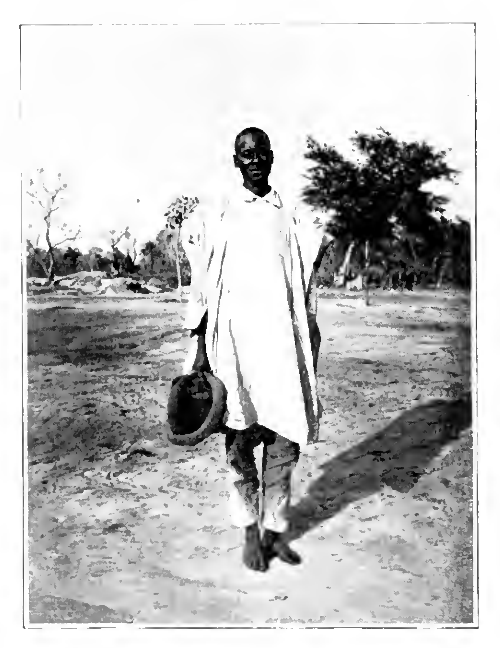
RUINES DE FORT-ARCHINARD.

les roches à fleur d'eau sur lesquelles bruissent de petites cascades, la végétation touffue, la coulée d'émeraude où les nuages roux se reflètent, les vols d'oiseaux multicolores qui chantent dans la limpidité splendide de l'azur, tout respire un charme exquis et reposant! La nature semble avoir caché cette oasis de beauté dans les dunes d'un sable aride, au milieu des falaises rocheuses sur lesquelles poussent à grand'peine des mimosas épineux et sans ombre, comme pour dire au voyageur sa puissance à donner la vie et à imposer la mort.

Le 23 mai, à huit heures du matin, nous visitions les ruines de Fort-Archinard, et, deux heures plus tard, le convoi jetait l'ancre en face du poste de Say.

C'est une petite agglomération de cases qui tombent en ruines et que l'on va reconstruire; quant au village, il nous laissa stupéfaits. De Say, je ne connaissais guère que les trois grandes majuscules vues sur la carte et diverses descriptions

de date ancienne. Je pensais trouver là un centre important, il n'en est rien. Nous ne sommes pas les seuls qui soient tombés dans cette erreur, car le lieutenant Tilho nous fit lire une lettre de sa famille qui le félicitait de son déplacement et lui annonçait qu'elle jugeait inutile d'envoyer certains objets demandés, la « ville » devant posséder des magasins tout approvisionnés.



TOUCOULEUR DU FOUTA.

Il existe encore à Say les vestiges d'une enceinte qui mesure plusieurs kilomètres de développement. La ville devait être grande autrefois, il est certain qu'elle comptait au moins vingt-cinq mille habitants. Elle était sise au croisement de diverses routes sur lesquelles on traînait des convois de captifs vendus sur le marché par les traitants de nègres; les guerres ont décimé la population; notre présence a chassé les Peuls rebelles à notre influence. Aujourd'hui, la population s'élève à deux mille cinq cents âmes; toutefois le pays se repeuple assez rapidement.

Les habitants de Say sont des Toucouleurs, croisés de Peuls et de Sonraïs, mais chez qui le sang foulani prédomine; ces indigènes parlent trois langues, car les nobles s'expriment couramment en aoussa, peul et sonraï. Ce sont des hommes intéressants, avec lesquels on peut s'entendre; la race est extrêmement fine et sympathique; à part leur teint bronzé, ils

ont l'aspect des Aryens et des Berbères que l'on rencontre sur le Niger, depuis Say jusqu'aux confins de la plaine de Djenné.

D'ailleurs le pays devient lui-même plus attrayant, bien qu'il semble ne rien produire. Le voyageur, qui passe en brûlant les étapes, ne peut se rendre un compte exact de la valeur économique du pays. Le Nil français, sur lequel nous allons naviguer, ne laisse paraître aucune richesse; mais, en cherchant bien, il est facile de voir que l'indigène, quelles que soient sa paresse et sa négligence, obtient de ces terrains d'alluvion tout ce qu'il désire, lorsqu'un souffle de progrès et de nouveauté pénètre dans son cerveau.

L'Issa-Ber, comme le Djoliba, ne possède qu'une crue; mais ces deux fleuves présentent une différence considérable : le Djoliba circule dans un pays où les pluies torrentielles forment la crue occidentale, tandis que l'Issa-Ber est un dalhol, un lit d'ancien fleuve desséché, qui circule et s'allonge au milieu des territoires désertiques de la Boucle.

A 22 kilomètres en amont de Say, en face du village de Kollo, le Niger quitte la direction est-sud-est pour descendre vers le sud en formant un grand coude. Autrefois, il longeait les falaises de la rive droite; mais les terres qu'il a déposées au tournant, se sont trouvées progressivement entraînées le long de ces falaises et ont modifié son cours. L'ancien lit du fleuve est très nettement indiqué par un marécage où se déverse le trop-plein de la crue; le nouveau lit du Niger s'est porté vers la rive gauche, en sorte que Say est dans une grande île comprise entre l'Issa-Ber et les marécages.

Le 29 mai, le convoi débarquait son chargement à Niamé, point initial de la route Sinder-Niger, c'est-à-dire de la route allant au Tchad. Nous avions ainsi accompli la première partie de notre œuvre; nous avions, en effet, tout en reconnaissant la route à travers les rapides, déposé à Niamé les 70 tonnes de matériel que nous avions emportées et qui devaient aller ravitailler le colonel Peroz à Sinder. Il s'agissait dès lors de revenir à Arenberg-Badjibo pour y prendre un



LE POSTE DE SAY.

nouveau stock de marchandises et de matériel destiné à ravitailler les postes situés en amont de Say. Il nous fallait donc maintenant descendre d'abord le fleuve, puis le remonter une seconde fois, mais dans d'autres conditions.

Le départ de Niamé commença aussitôt après que nous eûmes débarqué le chargement, et, le 2 juin, nous étions de retour à Say.

Là, bloqués par la baisse des eaux, qui donnait au fleuve l'aspect d'un chapelet de lacs séparés par des seuils rocheux, nous dûmes patienter deux mois.

*Séjour à Say.* — Le lieutenant Tilho nous offrit la plus aimable hospitalité, et, pendant que, pour nous remettre de nos fatigues, nous préparions nos rapports et nos travaux de comptabilité, les laptots se dispersaient dans le village pour s'y livrer aux délices réservées à tout bon navigateur après une longue traversée....

D'après les nouvelles que j'avais reçues, le lieutenant Anthoine se trouvant fréquemment malade dans son poste, je lui envoyai l'ordre de quitter Badjibo et de se rendre à Forcados pour y prendre tout le matériel que nous avions déposé sur

l'enclave; ce voyage le remettrait de ses fatigues, l'air de la mer lui ferait du bien. Il en fut effectivement ainsi. Pendant ce temps, Groisne et Messéant poursuivraient à Badjibo les travaux que j'avais décidés. Quant à Boury, je dus l'envoyer au Dahomey pour y recevoir des fonds; je restai onze mois sans le voir et sans être en mesure de le féliciter de vive voix pour l'énergie et l'habileté avec lesquelles il s'était acquitté de sa dure besogne.

Le 4 août, le Niger avait remonté à Say de 80 centimètres au-dessus de son minimum; nous avions assez d'eau pour opérer notre descente.

*Descente du Niger.* — Je donnai l'ordre du départ et, le 19, nous accostions devant les cases de Boussa. Kissalé Dogo me donna deux guides qui montaient une petite pirogue, mais, à l'entrée de Garafiri, ceux-ci prétendirent que leur embarcation ne pouvait franchir le rapide. Je me passai d'eux, puis j'engageai sur l'obstacle le convoi que le courant entraînait fortement.

Le C 15 franchit la grande volute et passe en un clin d'œil de l'autre côté du couloir. C'est là que Tonié est précipité dans le fleuve et blessé par son gouvernail; mon chaland, privé de sa direction et livré à lui-même, va donner sur une roche; mais fort heureusement, resté debout sur le pont, je pus réagir de toutes mes forces avec la jambe gauche présentée pour atténuer le choc; cinq minutes après nous sommes sur les chutes. La crue orientale atteignait, ce jour-là, $3^{m}65$ d'altitude (le maximum fut de $6^{m}95$ en 1901), de sorte que nous passons sur les formidables Dents noires du démon, fort au-dessous de l'étiage des hautes eaux. Le vacarme est impressionnant; cette masse d'eau qui se réduit en écume fait penser de loin aux crinières flottantes d'une charge de blanche cavalerie; le C 15 talonne sans se briser en longeant la rive gauche.

Lanciné, Baniessé et Ousman, nous voyant dans une passe difficile, font des signaux aux autres pilotes et se dirigent vers la rive droite où le rapide est plus violent, mais plus profond. Amadi Diara, gêné par la poussière d'eau, ne les voit pas, des-

cend en plein milieu du fleuve et vient planter son chaland sur une roche. En deux minutes nous sommes tous entraînés à 1 500 mètres en aval, tandis que nous voyons l'embarcation d'Amadi Diara figée sur place; puis tout à coup nous virons et des îles viennent à la masquer. Ce fut un moment d'indicible angoisse.



LANCINÉ CUIRÉ, SOUS-CHEF PILOTE DE LA FLOTTILLE.

Sans retard, nous armons le C 15 et pour porter secours à Amadi Diara nous remontons, par les marigots, jusqu'en amont des chutes. L'équipage d'Amadi Diara se démène à bord, mais en vain, pour se dégager. Nous voyons les laptots qui, poussant sur le rocher, brisent leurs bambous en d'inutiles efforts; les vagues sautent par-dessus le chaland arrachant tout ce qui se trouve sur leur passage. Baniessé prend la barre du C 15, Lanciné le tient à bras le corps, parce qu'en essayant de dégager l'embarcation échouée nous pouvons éprouver une réaction capable de renverser le pilote; Tonié, Oumarou Kané et Sibry se portent sur la pointe de mon chaland avec des cordages et nous gagnons le large.

Le C 15 bien dirigé passe à côté de l'épave, les amarres sont lancées, saisies au vol, fixées aux taquets, l'embarcation pivote sur la roche et se dégage. Elle n'avait pas été percée : sous l'influence du choc, le bordage de pitchpin s'était réduit en filaments spongieux et le trou s'était fermé de lui-même.

Nous descendons Patassi (2 250 mètres) en 3 minutes 20 secondes

(vitesse : 36 kilomètres) par le bras central; 40 minutes après nous sommes en eau calme, au pied du petit bras d'Ourou. Les tourbillons que l'on franchit en aval de ces deux rapides nous ont fait valser à leur aise; mais avec de pareilles embarcations il n'y a pas le moindre danger; notre accident de Garafiri le prouve d'ailleurs abondamment. En quelques heures (dont six dans les rapides), nous avons fait une route qui nous avait demandé 20 jours d'un travail surhumain en sens inverse. Le 20 août, le convoi s'abritait dans le Doko et nous débarquions sur l'enclave d'Arenberg.

J'avais écrit à M. Watts, pendant notre séjour à Say, pour qu'il utilisât notre carte du chenal entre Jebba et Badjibo afin de faire pousser jusqu'à l'enclave d'Arenberg les vapeurs qui devaient, dans le principe, apporter à Jebba le matériel déposé à Forcados.

Cette tentative n'avait jamais été faite avec de grands navires. M. Watts ne me répondit pas immédiatement; mais il ne perdit pas son temps en phrases dilatoires. Quelques jours après, je reçus tout simplement une lettre me disant que cela coûterait un supplément de 12 fr. 50 par tonne (pour 70 kilomètres); puis le lendemain, le vapeur « Sudan » de 200 tonneaux accostait la berge et débarquait son matériel dans le port d'Arenberg.

Anthoine revint de l'enclave Toutée complètement remis de ses malaises. Il était même mieux portant que nous, n'ayant pas éprouvé tous nos tourments. Je fis remettre à neuf tous les bateaux de la flottille; et vers la fin de septembre, je me rendis à Jebba pour affaire grave. Trois Français, arrivant d'Argoungou, venaient d'être incarcérés sous le coup d'une accusation terrible : on leur imputait le meurtre du capitaine Keyes. M. Wallace, qui remplaçait le général Lugard, me pria de les voir, de les entendre et de présenter leur défense devant le tribunal qui devait se réunir à la fin d'octobre. Il voulait que ces hommes fussent traités avec humanité, et il s'y employa de tout son pouvoir; mais je ne pus accepter sa proposition pour diverses raisons. D'abord le Gouvernement français ne m'avait pas donné

d'ordres. J'en provoquai immédiatement par câblogramme que M. Wallace envoyait au Gouverneur général à Saint-Louis, soit pour que je fusse chargé de la défense, soit pour qu'on envoyât un avocat du Dahomey. Le 8 octobre, aucune décision n'avait été prise, aucune réponse n'était parvenue.

Le fleuve baissait, le départ du deuxième convoi était imminent; ma place était avec les équipages dans les rapides. Il fallut partir. J'en étais à ma troisième attaque de fièvre bilieuse qui m'avait surpris le 7. Incapable de supporter la route, je donnai la direction de la flottille à Lanciné, puis le 8 au matin je me fis déposer dans le C 15 qui rejoignit le soir même la tête du convoi. Anthoine et Groisne m'accompagnaient, nous avions avec nous un passager anglais, le lieutenant Gordon, que M. Wallace avait délégué en pure forme auprès de nous et qui ne cessa d'être plein de complaisance. Il débarqua à Guiris pour continuer ses services à Chengakoï (au nord d'Ilo). En arrivant à Ourou, Anthoine fut gravement malade. Il pleuvait tous les jours, toutes les nuits; les rafales nous trempaient jusqu'aux os, les tornades bousculaient les chalands et projetaient des trombes d'eau dans le fleuve dont le courant s'accélérait. La chaleur était très lourde, la réverbération tellement intense qu'un matin je fus frappé d'insolation dans les yeux. Rien n'est plus effroyable que de se croire aveugle ou tout au moins en passe de le devenir. L'hôpital de Jebba était à huit heures de fleuve en aval; le médecin de Sorbo était à cinquante-trois jours de nous, mais dans la direction qu'il était de mon devoir de suivre : je préférai donc continuer ma route et poussai vers Sorbo. Le convoi passa le rapide d'Ourou et se présenta devant l'escalier de Patassi; nous fûmes tous effrayés par cette trombe qui roulait des vagues en tire-bouchon, mais enfin nous la laissâmes derrière nous. Puis nous arrivâmes à Garafiri; c'est en luttant contre cet obstacle que nous avons le plus souffert. Le convoi lutta trois jours et trois nuits dans ce rapide; les îles étaient submergées; nous demeurions les nuits à l'ancre au milieu des rochers. Les tornades s'abattirent sur nous, per-

sonne ne dormit, mes hommes étaient tellement fatigués qu'ils préféraient ne pas manger pour sortir plus rapidement de cet enfer, car il n'y avait pas un pouce de terre où l'on pût installer feux et cuisines.

Je n'avais pas voulu exposer le lieutenant Gordon dans les rapides. Sous prétexte de rassembler des vivres, Anthoine reçut l'ordre de rejoindre Boussa par la route, avec cet officier anglais. C'est là que nous les retrouvâmes : Groisne m'avait accompagné, Groisne dont l'énergie égale le dévouement.

Ce deuxième voyage fut plus pénible que le premier : la saison des pluies est déprimante; et puis, on ne navigue pas de longs mois sur le Niger sans payer tribut à la maladie; mais nous avons atteint Gaya sans débarquer une seule caisse aux rapides, sans rien perdre, sans rien briser. En nous retrouvant à Say, le 3 décembre, nous recevions des courriers volumineux et des nouvelles impatiemment attendues.

*Climatologie de l'Issa-Ber.* — Tout le pays qui s'étend en territoire français à partir de Kirtachi le long de l'Issa-Ber est très sain, sans en excepter Say et ses marécages. Il y fait en été des chaleurs torrides, mais l'air est extrêmement sec; la brise est chauffée par le sable et par les rochers du désert; les miasmes sont détruits par le soleil; il n'y a ni brouillards ni buée, comme on en trouve sur le Bas-Niger; il n'y a presque pas de moustiques, tandis que les rives du Kouarra en sont infestées.

L'hiver est assez froid, l'hermattan souffle tous les matins à partir de huit heures jusqu'à deux heures de l'après-midi, les nuits sont parfois glaciales, les matinées fraîches, les journées chaudes, les soirées agréables. L'Européen qui s'est anémié sur les territoires malsains du Bas-Niger retrouve là tout ce qui convient au rétablissement de sa santé : air vif et pur, fraîcheur, laitage, vivres frais, jardins, etc.

*Le Nil Français. Produits et richesses.* — Nous étions sur l'Issa-Ber à l'époque où la crue occidentale monte lentement et sûrement; elle recouvre de vastes prairies au bord desquelles paissent

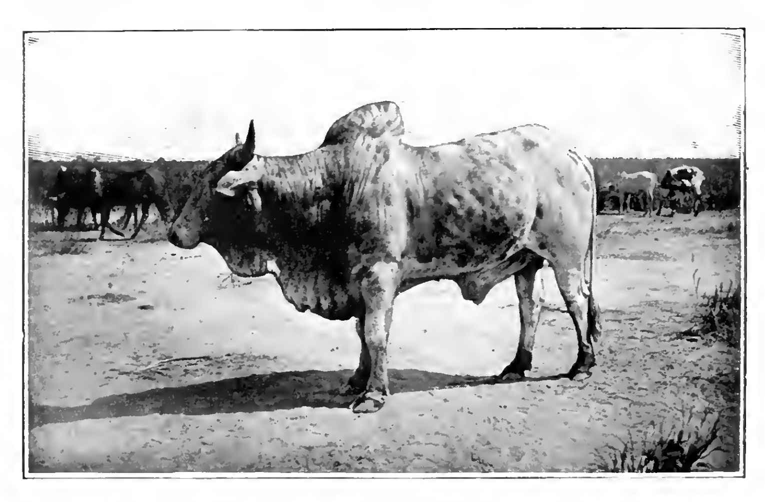
des troupeaux de chevaux, de moutons et de chèvres, inonde les berges, puis monte dans les champs de mil dont les grosses tiges, incomplètement desséchées et coupées, s'ornent à nouveau de quelques feuilles vertes. L'indigène cultive à sa manière; il gratte ces alluvions avec une raclette, écarte la terre avec son orteil pour n'avoir pas à se baisser, puis laisse tomber dans le trou ainsi formé trois grains de mil qui vont devenir un épi. Les rizières sont rares, mais belles; le noir en fait le moins possible parce que le mil est moins pénible à cultiver que le riz qui nécessite des repiquages et des soins. Il est certain que si les Djermas voulaient, ils auraient des céréales à profusion. Il ne faut pas d'ailleurs les accabler de trop vifs reproches; autrefois ce pays était très riche, mais lorsque les Touareg y firent invasion, ces pillards dévastèrent les villages et ne tardèrent pas ainsi à dégoûter les riverains de toute idée de travail et d'économie. Nous avons vu, sur les berges, des jardins potagers admirablement entretenus; il y avait des planches de cultures variées : oignons d'Égypte, piments, épinards, niébés (haricots du Soudan), tomates, fabiramas, tabac, etc., tout cela présentait des alignements soignés et séparés par des rigoles d'irrigation.



DJERMA DE SORBO (RACE D'ORIGINE MANDÉ).

L'un des inconvénients du pays est le manque de bois de chauffage, remarquez bien que je ne dis pas : manque de combustible, puisque le bourgou, succédané de l'alcool, foisonne

dans le Niger: mais l'indigène ne sait pas s'en servir. Dans tous ces territoires qui, chaque année, se recouvrent d'un limon nouveau, qui reçoivent un apport nourricier au milieu même



BŒUF DES TROUPEAUX TOUAREG, UNE DES PLUS GRANDES RICHESSES DU SOUDAN ET DE L'ISSA-BER.

du Sahara, il est des cultures qui peuvent devenir pour la France une source de richesses : ce sont d'une part le coton et l'indigo; d'autre part : l'arachide, le sésame, le caoutchouc, le karité; sans compter l'ivoire, les peaux, les laines, les tissus, le tabac, puis des récupérateurs solaires, la patate, l'igname, le manioc, la betterave, l'ozonifi, et peut-être même le topinambour. Quant aux autruches on les élève dans les îles du Niger; l'aigrette pullule à partir de Say jusqu'à Diafarabé. Je tiens à le répéter : le Nil français ne produit presque rien à l'heure actuelle, son rendement est à peu près limité aux besoins de ses riverains, mais il peut produire de tout.

Le Nil français est par excellence le père nourricier du coton. Pour qu'une terre soit favorable à cette culture, il faut d'abord une période humide qui fasse germer la graine et développe les premières feuilles; puis une période sèche pendant laquelle la tige se fortifie et la fleur s'épanouit.

Or, sur le Niger, nous avons d'abord une saison des pluies pendant laquelle le noir sème la graine; puis quand la tige est assez forte, en octobre, la pluie cesse; la fleur se développe et



ALTRUCHE ÉLEVÉE PAR LES INDIGÈNES DANS LES ILES DE L'ISSA-BER, UNE DES RICHESSES DU PAYS.

s'épanouit à la rosée du matin; enfin, elle mûrit au début de la saison sèche (fin novembre).

Le coton « indigène » est à soie courte, tenace et résistante; c'est un produit brillant, des plus agréables à l'œil et au toucher, dont il sera facile de corriger quelques défauts. Le Gouvernement du Soudan a créé des jardins d'essai à Koulikoro, c'est un premier pas vers le progrès. Il est probable que, tous frais payés, le kilogramme de coton égrené, comprimé, puis emballé, ne reviendra pas déchet compris à plus de 0 fr. 60, soit 600 francs la tonne; le chemin de fer de Kayes au Niger pourra le transporter pour 45 à 50 francs à bord des vapeurs qui remontent à Kayes pendant l'hivernage, et ceux-ci le déposeront pour 40 ou 50 francs de plus à Bordeaux ou à Marseille. Donc, pour 700 ou 750 francs, l'industriel français possédera la tonne de coton, qu'il paie actuellement jusqu'à 800 francs sur nos marchés, où se déversent les produits américains.

Quant aux autres produits, arachides, ignames, patates, etc., ce sont des cultures extrêmement productives, auxquelles l'indigène se livre sans le moindre effort. Sans porter atteinte à la douceur de ses siestes, il pourrait en produire dix fois et même vingt fois plus; il suffirait pour cela qu'il en reconnût l'utilité.

*La main-d'œuvre indigène.* — Les populations sont tellement clairsemées, la guerre les a décimées à tel point, que la main-d'œuvre en a subi le contre-coup. Cependant, on ne peut pas dire qu'elle soit difficile à trouver, car les travailleurs ne manquent pas; et ils pourraient être bien plus nombreux encore, la moitié des indigènes au moins se refusant à tout travail. Ils dorment ou se promènent, tandis que leurs domestiques et leurs femmes se livrent à la culture des champs de mil ou bien aux soins de la maison. Nous avons néanmoins toujours pu recruter le nombre de travailleurs qui nous étaient nécessaires, et pendant nos campagnes de 1898 à 1900, nous avons eu près de deux mille ouvriers, laptots et manœuvres, au service des travaux et de la flottille de Koulikoro. Il est probable que ces populations prolifiques vont s'accroître et se décupler, grâce à la sécurité qui règne dans le pays. En vérité, à l'heure actuelle, on est presque toujours certain d'avoir le nombre de travailleurs que l'on désire en payant régulièrement la solde convenue.

Le Soudan, d'ailleurs, est un pays où la machine doit un jour remplacer la main-d'œuvre; avec elle, on vaincra l'inertie des indigènes ou, du moins, l'on n'aura plus à en souffrir.

Quant à trouver des ouvriers capables de diriger des machines, de les comprendre et de les réparer, il n'en manque point au Soudan. Les ateliers de Kayes et de Saint-Louis sont peuplés par des Ouoloffs, des Kassonkès, des Saracolès, des Toucouleurs et surtout par des Bambaras. Ce qu'il faut là-bas, c'est ce que nous appelons communément « des tournebroches nègres », des machines simples que le sable ne détériore pas facilement, dont le nettoyage et les réparations soient des plus commodes.

Le pays offre encore des bois superbes que l'on trouve dans les



BATIMENTS ET ANNEXES QUI DOIVENT SERVIR POUR L'ÉTUVAGE DE LA FARINE FABRIQUÉE A LA MINOTERIE DE KOULIKORO.

hautes futaies du Bani, du Badinko, du Bélédougou; ce sont le vine, le caïlcédrat, le lingué, le karité, bois durs pour menuiserie fine, charpente, travaux d'art; le sô, le boun-bou, l'alome, le soum-sou pour les planches, les poteaux, les avirons, les pièces élastiques.

Les gisements de calcaire sont rares ou plutôt mal connus; la terre argileuse des bords du Niger donne d'excellentes briques et de bonnes tuiles; les carrières de grès rose que l'on peut ouvrir en maints endroits se présentent par bancs réguliers; taillés avec soin, ces grès donnent à la construction un aspect des plus agréables. Les minerais ferrugineux (limonite ou fer hydroxydé, pyrite, minerais magnétiques, etc.) sont exploités par les indigènes, parmi lesquels on trouve une caste spéciale de gens (*les noumoukès*) qui, de père en fils, forgent avec beaucoup d'adresse.

Nous avons mis sous les yeux du lecteur le tableau des produits que l'on rencontre en parcourant la vallée du Niger et de ses collatéraux. Ces denrées et ces matériaux ne sont pas tous groupés dans une même zone, bien au contraire : les richesses du Soudan se divisent par espèces sous des latitudes qui leur sont propres. Ainsi, les rizières sont au-dessus du 13e parallèle; le caoutchouc, le karité, etc., sont en dessous, tandis que l'arachide, l'igname, la patate sucrée, etc., empiètent de part et d'autre.



PIROGUIER COURTÉBÉ.

*De Say à Sorbo.* — Les îles cultivées et habitées du Niger ne commencent qu'à partir de Doga. Il y en a de fort belles, d'autres sont couvertes de graviers, mais elles constituent l'exception. Niamé est un des points où la falaise est le plus à pic : le désert inaccessible à la crue se trouve au bord du fleuve, mais plus loin on trouve de grandes îles et des marchés : à Lamordé, Birni, Tondikoria.

C'est à Boubo que l'on entre dans la région des « rapides du Nord »; ce seuil rocheux, qui présente des passes faciles, produit néanmoins une accélération du courant. Le 10 décembre, nous arrivons à Sorbo, chef-lieu de la population courteilhe (ou courtébé), qui nous a fourni cent soixante piroguiers.

*Les Courtébés.* — Ces indigènes présentent l'aspect de deux races différentes. Je ne me tromperai probablement pas en distinguant le Courteilhe du Courtébé, ce dernier semblant être ou avoir été sous la domination du premier. L'un est un homme de belle taille, au teint bronzé, d'allure noble et fière. Ses traits sont réguliers comme ceux des Djermas, des Zaber-



LES FOURS A CHAUX DE KOULIKORO OU L'ON CUISAIT LES COQUILLES D'HUITRES DU FLEUVE.

mas et des descendants des Sonraïs. L'autre est un noir dont la physionomie est des plus sympathiques, c'est un croisement de la race mandé (Bambaras ou Somonos), avec la race courtébé. Nous sommes ici en pays civilisé, chez des gens dont les mœurs sont des plus pacifiques. Le Courtébé est l'homme du fleuve, le piroguier des rapides. Il navigue sur de belles pirogues d'une seule pièce, qu'il dirige avec une pagaie, dont la palette est d'une superficie cinq fois moins grande que celle des pagaies de Boussa (cela permet d'ailleurs de comparer les courants de ces deux régions où le fleuve est difficile). Ici, les tatouages et les cicatrices disparaissent à peu près; le Courteilhe a la tête rasée, mais coiffée d'un turban; le Courtébé se rase également les cheveux, ménageant toutefois des couronnes concentriques ou une croix, partant du sommet du crâne et qu'il conserve à titre d'ornement.

Nous avons retrouvé chez les Courtébés des prénoms, Hassan, Alleidou, Ousman, Arighio, etc., que portent les Somonos; d'ailleurs, ces derniers sympathisent avec eux et les considèrent comme des collatéraux. Lanciné, qui parle tous les dialectes du



FORT D'ANSONGO.

Niger, me disait un jour : « Ces nhommes-là, y a toujours corder (accorder) avec nous, même chose Bambaras. »

Sorbo est un centre assez riche, mais les terres sont peu cultivées. Le Niger y reçoit sur la rive droite un affluent, la Sirba, qui vient de l'intérieur de la « boucle » et traverse des forêts où les piroguiers vont abattre de gros arbres pour y creuser leurs embarcations. Cette rivière est grossie par les pluies de l'hivernage et par des mares que Barth a rencontrées sur sa route. La flottille a son port de repos et son sanatorium à l'embouchure de la Sirba; c'est là que le personnel va se remettre de ses fatigues et de ses privations, à quelques centaines de mètres du poste militaire et des camarades, toujours prêts à nous bien accueillir.

A Sorbo nous renouvelons nos équipages fatigués, et le 16 décembre, la flottille se remet en marche vers le nord. Notre deuxième convoi devait ravitailler tous les postes du Niger jusqu'à Ansongo, sommet des derniers rapides, ainsi que ceux qui se trouvent à plus de 120 kilomètres à l'intérieur de



EMBOUCHURE DE LA SIRBA, AFFLUENT DE L'ISSA-BER.

la boucle. Nous visitons Sansané Aoussa, Maloum, grand centre populeux qui se compose d'une vingtaine de villages situés dans des îles, Tillabéri où le fleuve présente un petit rapide; puis nous arrivons à Sinder-Niger. Dans toute cette région, les abords du fleuve sont très cultivés, les inondations s'étendent parfois à perte de vue dans les échancrures du plateau nigérien; nous naviguons sur des rizières et des champs de mil récemment moissonnés et dont les récoltes sont emmagasinées dans les greniers de Sinder. C'est une île qui paraît extrêmement peuplée. L'aspect de ce village est des plus curieux. Les indigènes construisent, en guise de resserres, d'immenses jarres renversées, véritables hémisphères de 2m50 de diamètre, en superposant avec régularité des assises d'argile très minces. Ils ménagent une ouverture circulaire à la partie supérieure qu'ils recouvrent d'un chapeau; puis, lorsque le soleil a séché

la terre glaise, ils allument à l'intérieur un grand feu de paille pour durcir cet ingénieux magasin qui résiste assez longtemps aux pluies de l'hivernage.



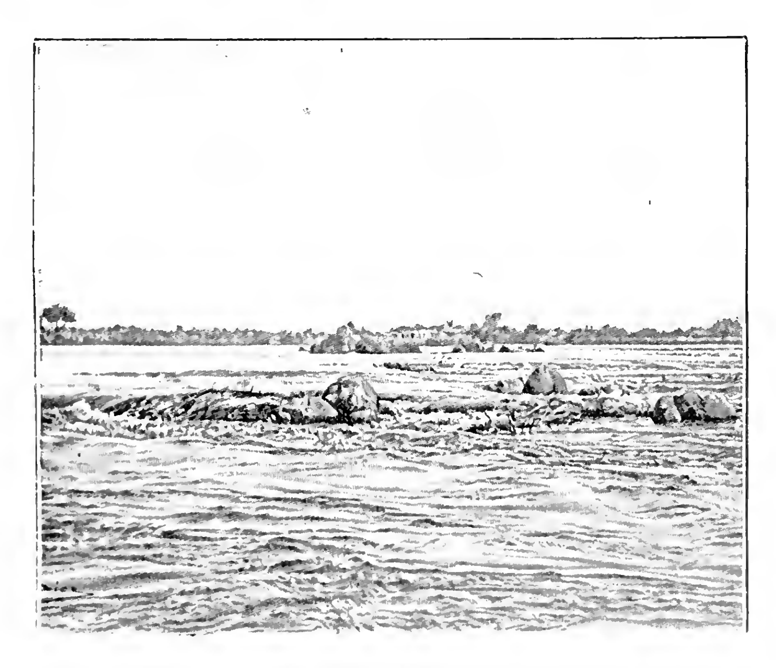
VILLAGE DE SINDER.

Autrefois, les Touareg opprimaient la région et pillaient les récoltes; mais les habitants se préservaient de leurs incursions en centralisant les grains dans ces îles que l'ennemi ne pouvait atteindre, faute de pirogues.

*Les rapides du nord.* — Le fleuve est d'abord facile en amont de Sorbo; nous campons à Tibi Farca, point terminus de la première mission Toutée; puis les rapides commencent. L'obstacle de Dessa est un étranglement rocheux; Kendadji paraît plus difficile, mais nous l'avons franchi en vingt-cinq minutes. En ce point, le fleuve est dominé sur chaque rive par deux amoncellements granitiques, aux roches arrondies, qui semblent descendues d'un immense tombereau et qui projettent une barrière dans l'Issa-Ber. C'est à Kendadji que le plateau nigérien révèle ses derniers vestiges, son allure générale et sa nature géologique. Il n'en reste plus que des buttes en forme de trapèze de 175 à 200 mètres d'altitude. Ici, la vallée est un dédale inimaginable de petits bras et d'îlots, sur lesquels se trouvent de beaux villages; de superbes autruches y courent en liberté.



GRENIERS A RIZ EN TERRE CUITE DANS LE VILLAGE DE SINDER.



PASSE DE KENDADJI.



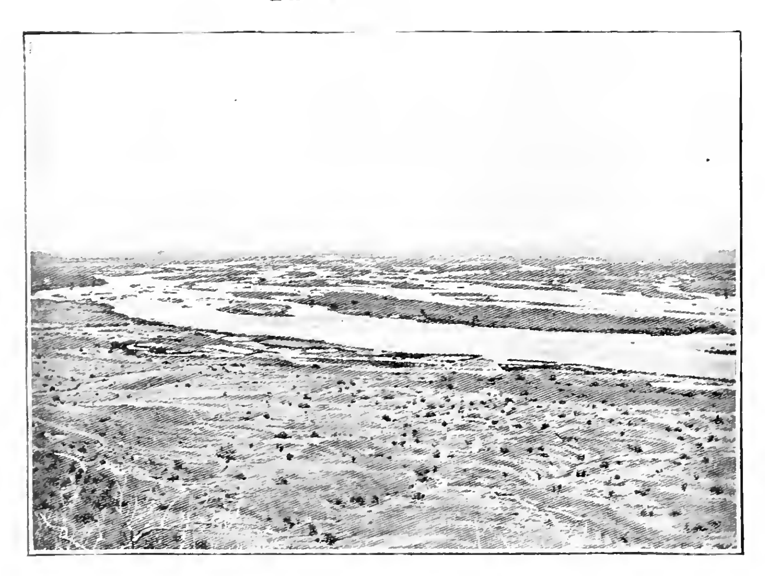
RAPIDES DE KENDADJI PHOTOGRAPHIÉS AVEC LES ILES QUE FORME L'ISSA-BER
A 180 MÈTRES DE HAUTEUR SUR LA MONTAGNE DE KENDADJI.

Le coton, l'indigo, le riz, le mil, les jardins potagers, croissent dans toute cette contrée.

*Arrivée à Dounzou.* — Le 24 décembre, nous passons le rapide d'Ayorou et jetons l'ancre devant Dounzou, le plus beau poste de toute la région. Le lieutenant De Saint-Maur qui commandait à Sinder nous y rejoint pour partager avec nous l'intéressante hospitalité du lieutenant Thibaut.

Rien ne manque à Dounzou, même les primeurs; Adrien en est ravi. Immédiatement il s'installe à la cuisine et prépare des mets succulents pour les fêtes de Noël. Mes pilotes sont à bout de forces; Ousman en est pâle; Koloba et Lanciné sont exténués : nous effectuons depuis soixante-dix-huit jours des étapes de 35, 40 et même 50 kilomètres. Un repos sérieux semble donc tout indiqué. Groisne est également souffrant; le froid des nuits est, pour notre sang épuisé, un stimulant excessif qui nous donne des accès de fièvre.

Je ne saurais dire combien ces quatre journées de repos



RAPIDES DE KENDADJI PHOTOGRAPHIÉS AVEC LES ILES QUE FORME L'ISSA-BER
A 180 MÈTRES DE HAUTEUR SUR LA MONTAGNE DE KENDADJI.

furent agréables. Le paysage est charmant; le jeune officier qui commandait le poste nous était, ainsi que son collègue, des plus sympathiques. C'est là que nos santés ont acquis la force dont elles avaient grand besoin pour l'assaut des futurs rapides; nous avions beaucoup souffert dans les marécages du Bas-Niger, et mieux que personne, nous sommes à même d'apprécier tous les effets salutaires dont nous sommes redevables à la vallée du Nil français.



## CHAPITRE VII

Le Nil français, Issa-Ber (suite). — Rapide de Labezenga. — Timbouctou. — Touareg. — Bellas et Dagas. — Le Bara-Issa et le Koli-Koli. — Naufrage sur le Débo. — Le delta Niger-Bani. — Le Djoliba. — Ses piroguiers. — La légende du roi Mourouho.

Je profitai des bons offices du lieutenant Thibaut et des excellentes relations qu'il entretenait avec ses administrés pour donner à mes équipages tout le confort nécessaire. La région est habitée par les Touareg, qui paissent là de superbes troupeaux. Un véritable fléau, la peste bovine, réduisit, ces dernières années, les richesses des Nomades. La région du Nil français est tellement semblable à l'Egypte, qu'elle a aussi ses plaies intermittentes.

*Vie des Touareg et Régime hydrographique de la Boucle.* — La vie des Touareg est variable, car elle se règle sur la marche de leurs troupeaux; or ceux-ci se déplacent avec la crue du Niger et leurs mouvements sont intimement liés à son régime.

Chaque année, vers la fin de juin, les Touareg s'enfoncent dans l'intérieur de la Boucle et vont hiverner dans la région des mares grossies par les pluies de la saison. Ils y trouvent de l'eau, de l'herbe qui croît et se développe avec l'humidité. De plus, après chaque tornade, lorsque le soleil a pompé les flaques d'eau, le sol se recouvre d'efflorescences salines. dont le bétail est très friand et qu'il lèche pour son plus grand bien.

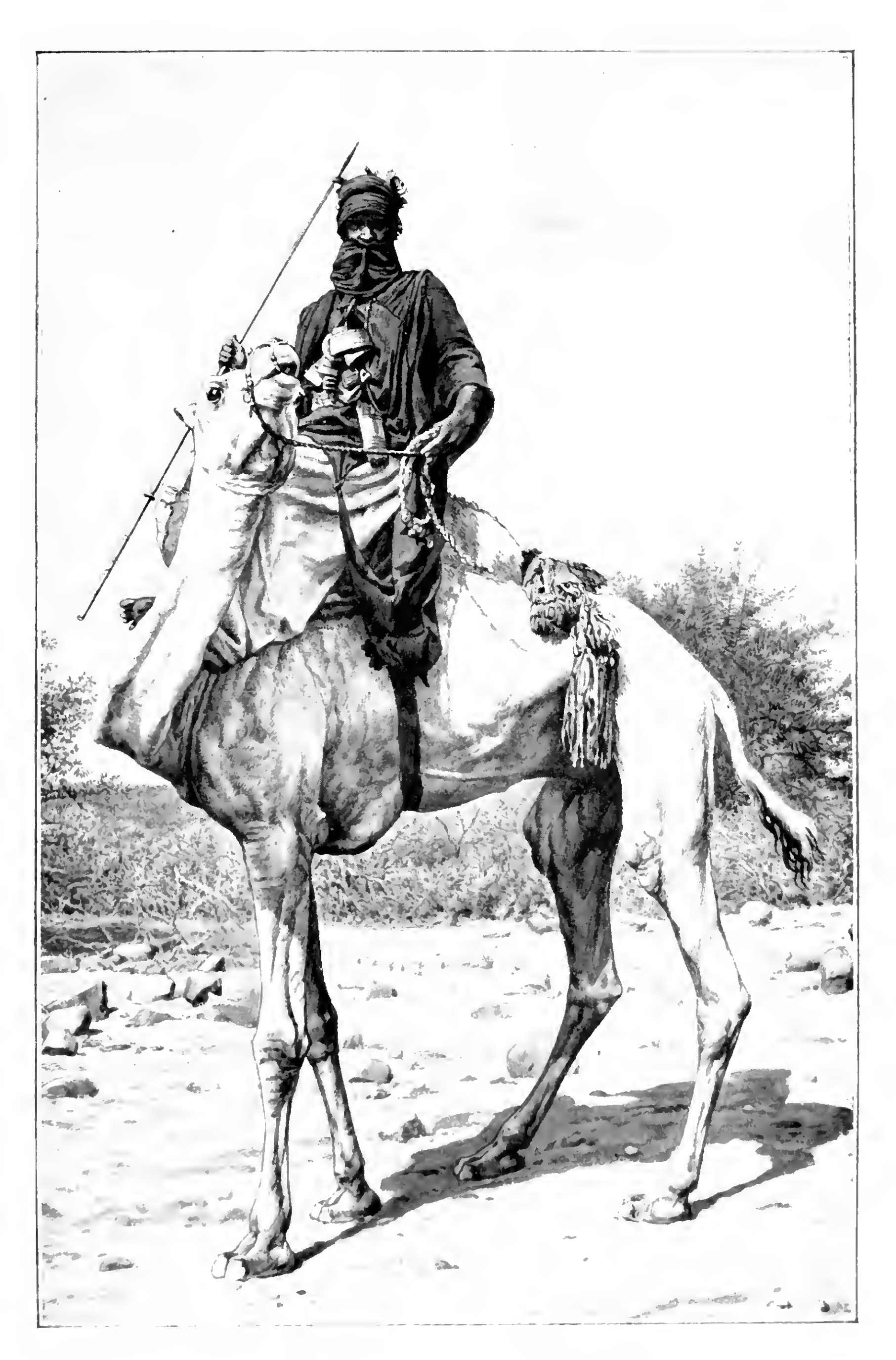
Le chapelet de mares qui s'étend à l'intérieur de la Boucle du Niger n'est pas indépendant du fleuve. Il existe des canaux pérennes qui le font communiquer avec l'Issa-Ber, et chaque



LE TARGUI AN'AOUAR QUI DEPUIS SA SOUMISSION RÉSIDE A PROXIMITÉ DE SINDER.

année, vers le milieu d'août, on peut remonter en pirogue à de grandes distances du fleuve. Nul doute que ce chapelet de mares soit un ancien fond marin, mais il n'est plus aujourd'hui qu'un régulateur de la crue, à l'égal de la région lacustre que l'on trouve à l'ouest de Timbouctou.

C'est près de ces mares que les Touareg hivernent jusqu'au mois de mars. A cette époque la sécheresse les repousse vers le Niger, dont la crue (maxima en février) commence à découvrir les pâturages riverains. Escomptant déjà ce retour et craignant de me trouver dans l'impossibilité de nourrir mes équipages avec les ressources infimes du Kouarra, je résolus d'acheter un troupeau et de l'envoyer à Say, afin de l'y trouver lors de ma descente prochaine sur Arenberg. Thibaut fit appeler



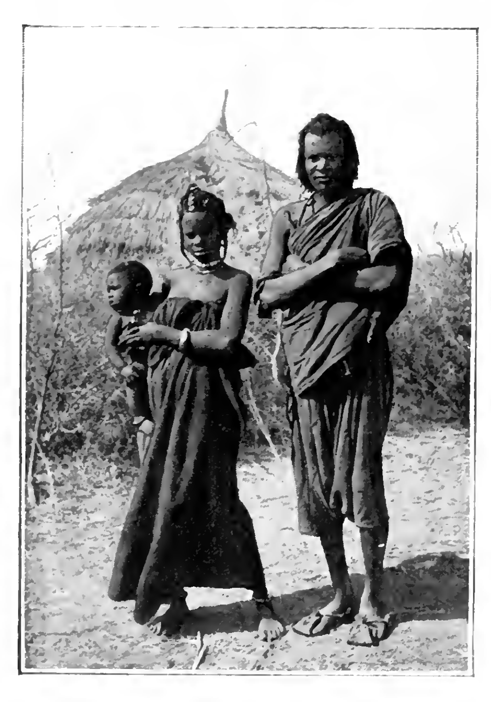
UN TARGUI KERMADJI SUR SON CHAMEAU DE COURSE.

le targui Kermadji qui campait sous la tente à 120 kilomètres de Dounzou. Celui-ci, monté sur un chameau de course, franchit en un jour la distance qui nous séparait. Je lui demandai six cent soixante-quinze chèvres et moutons, livrables à Say dans les dix-huit jours, moyennant un prix déterminé, d'après échantillons que nous lui montrâmes dans le troupeau du poste. Il réfléchit, discuta, montra les difficultés de l'entreprise, puis après maints pourparlers, nous exposa consciencieusement ce qu'il pouvait faire. Un noir eût accepté tout de suite nos propositions par obéissance, même sans être certain de tenir sa parole. Il n'en est pas de même des Touareg : ce sont des gens naïfs et d'une éducation primitive, mais ils sont intelligents et soucieux de tenir leur promesse. Il fut convenu que deux hommes des tentes de Kermadji conduiraient le bétail à Say en vingt et un jours. Je payai d'avance sans hésitation; d'ailleurs, à la date indiquée, je trouvai mon troupeau en parfait état; il s'était même accru d'une dizaine de petits chevreaux en cours de route. Nous avons dit au lecteur ce que nous pensons des diverses races riveraines du Niger; il ne nous semblait donc pas inutile de lui montrer que les Touareg, aujourd'hui soumis et pacifiés, ne sont pas des gens indignes de vivre à nos côtés ni incapables de se livrer à des transactions dont nous puissions un jour tirer profit.

*Derniers rapides.* — Nous quittons Dounzou le 27 décembre; le convoi remonte et dépasse les seuils de Firkou et fait 40 kilomètres dans sa journée. Le lendemain, vers huit heures du matin, nous atteignons le rapide de Labezenga, le terrible gouffre dont les dangers firent couler des flots d'encre et dire tant de paroles inutiles. Les officiers et soldats européens de nos territoires du Niger le passent couramment en pirogue; le convoi l'a franchi en quarante-cinq minutes, bien qu'il ait 4 kilomètres de longueur.

A l'endroit où le rapide commence à se dessiner, le fleuve se partage en deux bras. Le bras de gauche est barré par deux lignes de roches formant des cascades entre lesquelles on

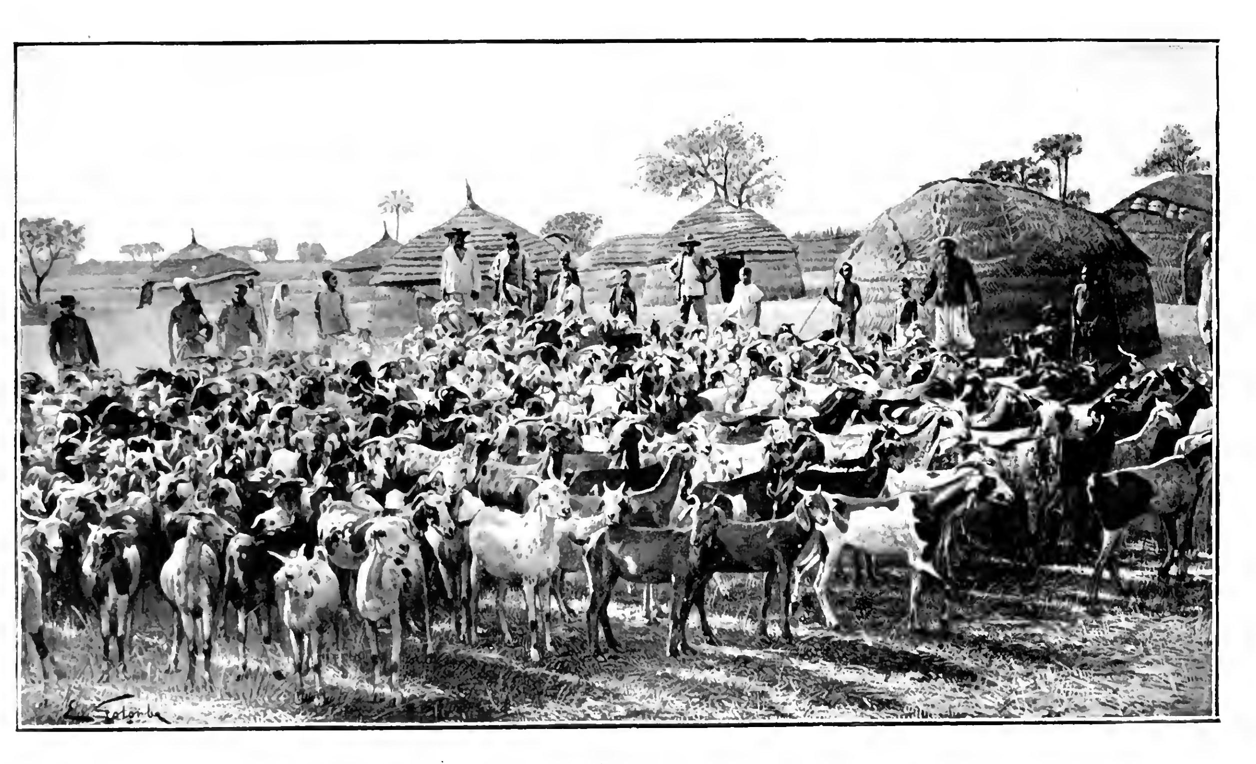
trouve un assez mauvais passage que les indigènes n'utilisent jamais. Le bras de droite est traversé dans toute sa largeur par un alignement schisteux que le Niger ne tardera pas à renverser. J'ai touché de la main une roche sur laquelle mon chaland s'est accroché; c'est une grosse ardoise qui n'a pas 20 centimètres d'épaisseur; s'il y avait un peu plus de courant tout l'alignement disparaîtrait; il y a partout des brèches capables de livrer passage à des embarcations de la taille de nos grands chalands en acier. Le courant n'a pas 8 kilomètres de vitesse. J'ai fait tirer le C 15 à sec pour examiner les traces du passage : le bois n'était même pas gratté.



UN MÉNAGE BELLA ET SON REJETON (BERGERS DU POSTE DE DOUNZOU).

*Rapides de Fafa: un coup d'œil sur la contrée.* — Nous trouvons ensuite sur notre route les petits rapides de Fafa. La contrée devient tout à fait sauvage, elle est presque déserte. C'est dans ce pays que les Nomades pratiquaient leurs plus terribles déprédations. Il n'y a pas deux ans qu'ils ont été mis à la raison : avec le calme reviendront les hommes et les cultures.

Les races me paraissent ici plus complexes et plus variées. Les Foulbés pillards côtoient les Bellas et les Dagas. Les Bellas sont des croisements de Touareg et de Foulanis; ce ne sont pas



EMBARQUEMENT D'UN TROUPEAU DE 600 MOUTONS A DESTINATION DE BADJIBO.

les captifs du Targui, mais plutôt des Nomades qui plantent leurs tentes à côté des siennes, remplissant l'office de régisseurs des troupeaux ou de métayers. En raison de sa noblesse ou de sa descendance, le Targui se contente de posséder, de surveiller et de débattre ses intérêts; il passe un contrat avec le Bella, qui moyennant redevance, s'engage à lui maintenir son bétail en bon état sur un effectif donné. Ce dernier dispose de l'excédent ou complète ce qui manque; mais trop fier à son tour, il confie l'avilissante corvée des pâturages aux bergers dagas qu'il traîne à sa suite.



BERGER DAGA QUI ACCOMPAGNAIT LA FLOTTILLE ET CHAQUE SOIR DÉBARQUAIT LE TROUPEAU POUR LE FAIRE PAITRE.

Le 1er janvier à midi, poursuivant notre route vers le nord, nous accostons devant l'île de Bourra, dont le chef Idris nous comble de cadeaux. J'ai mis de côté quelques conserves fines qu'Adrien accommode avec soin. Il y a exactement quatre-vingt-cinq jours que nous sommes en route : raison de plus pour organiser un déjeuner confortable et boire à nos santés. Attablés en plein soleil, nous fêtons la nouvelle année et nous trinquons au succès de la mission. Le soir, à six heures, nous étions devant l'île d'Ansongo.

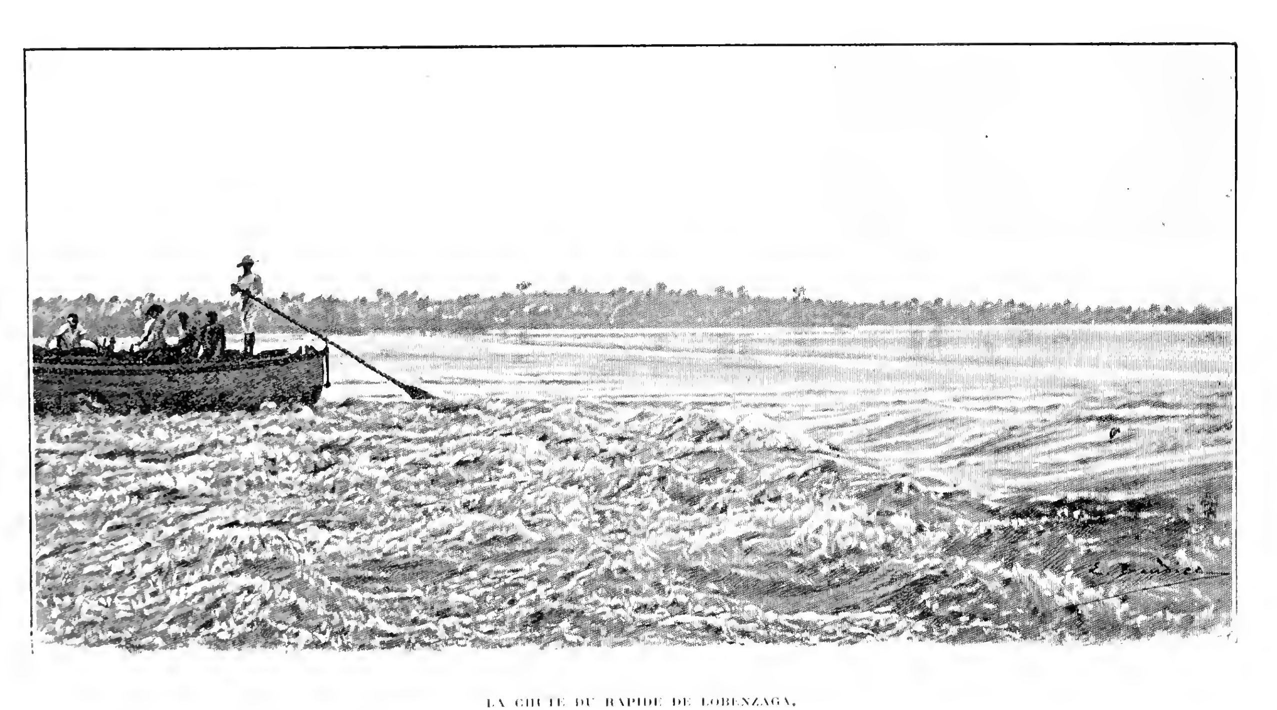
*Au but!* — Nous voici donc en eau calme, au terme de notre voyage, réconfortés par le succès du deuxième voyage, ayant prouvé par deux fois qu'il est possible de pénétrer au

cœur même du Soudan par le Bas-Niger. Je donnai l'ordre de décharger les embarcations et décidai que nous commencerions, le 3 janvier, la descente sur Badjibo, où nous ne devions rentrer que le 4 février, après une marche de cent dix-neuf jours[1].

En 1899, lors de ma première excursion sur le fleuve, j'avais atteint et dépassé Ansongo; je me trouvais donc en pays déjà visité par moi, et je vais dorénavant décrire le Niger d'après les souvenirs de mes expéditions antérieures.

*En fleuve calme.* — A partir d'Ansongo jusqu'à Timbouctou, Ségou, Koulikoro et Toulimandio, c'est-à-dire sur environ 1 400 kilomètres de son cours, le Niger est absolument calme. Les rives de l'Issa-Ber sont à peu près désertes, parce que les Touareg ont tout pillé. Cependant nous sommes au milieu d'une vallée qui, deux siècles auparavant, était habitée tout le

1. J'arrivai à Boussa, le 2 février, le fleuve avait repris son régime de la saison sèche. Les chutes de Garafiri, trop accentuées, nous obligèrent à descendre par le marigot central de gauche. Le 4 février, de bon matin, le convoi rentrait à l'enclave d'Arenberg sans le moindre accident, sans la moindre perte. Malheureusement, Anthoine avait contracté en cours de route une dysenterie qui devait le mener dans la tombe. Je l'envoyai à l'hôpital de Jebba, puis profitai du voyage de Groisne pour le diriger sur Porto Novo ainsi que Messéant, qu'une fièvre bilieuse hématurique avait mis à bout de forces. C'est avec une joie sans mélange que je retrouvai de Peyronnet sur l'enclave, toujours fidèle au poste, toujours dévoué, toujours prêt au sacrifice. Les privations, le dur climat, l'isolement, la fatigue et l'anémie n'avaient point ébranlé son énergie. Je le trouvai prêt à commander le troisième convoi qui partit de Badjibo, le 4 mars, pour Sorbo. Ce fut derechef un succès aussi brillant que complet. Le troisième territoire militaire se trouva de ce fait ravitaillé pour un an. A la même époque, mes fonds étaient totalement épuisés. Seul, je pouvais négocier et faire les démarches pour en demander au Gouverneur général. J'étais éloigné de toute communication rapide, et je prévoyais les difficultés de toutes sortes qui pouvaient résulter du manque d'argent. Je vis immédiatement la gravité de la situation, et me dirigeai en toute hâte sur Porto Novo pour demander les sommes nécessaires au paiement des piroguiers et à la marche du troisième convoi. C'est encore à l'aimable intervention de M. Liotard que nous dûmes des subsides; de Peyronnet les reçut par voie de terre à Say, précisément le jour où sa caisse était épuisée. Je quittai le Dahomey, le 4 mars, pour aller déposer mes comptes et mon rapport à Saint-Louis; c'est là que je fus présenté à M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale, qui fut très bienveillant pour nos efforts et qui nous témoigna beaucoup d'intérêt. Enfin, le 1er avril, j'embarquai sur le paquebot *Brésil*, des Messageries maritimes, qui me déposait à Bordeaux, le 7 mai, tout à fait remis de mes fatigues, avec la conscience heureuse du devoir accompli.



LA CHUTE DU RAPIDE DE LOBENZAGA.

long des rives et dans les îles. C'était l'époque de l'invasion des Sonraïs et de leurs luttes avec les Berbères....

En août 1899, Tonié dirigeait la pirogue en aluminium qui sert à mes déplacements sur le fleuve, et nous marchions souvent fort tard; il nous était difficile parfois d'apercevoir les campements au milieu de l'obscurité. Un soir, fatigué par la chaleur et par la marche, je désespérais de trouver un refuge pour y passer la nuit, lorsque Tonié changea brusquement de route. Il venait d'entendre le chant d'un petit oiseau qu'on appelle au Soudan le « Chass' d'Af' », dont il semble porter l'uniforme; cinq minutes après, nous étions sur un banc de sable criblé de petits couloirs, au fond desquels l'oiseau dépose ses œufs. Le lendemain, au lever du jour, je m'aperçus que nous avions campé devant une île et j'en fis le tour. Elle était ceinte d'une digue de 50 à 60 centimètres de hauteur et couverte de rizières, dont les pousses venaient d'être repiquées. Des rigoles d'irrigation, dans lesquelles l'indigène envoie l'eau du fleuve au moyen de calebasses, les réunissaient entre elles. L'indigène sème le grain au mois d'août ou de septembre, puis lorsque la crue submerge la rive, il ferme complètement la digue. Le riz pousse ainsi sous l'eau plusieurs jours encore; il doit être tout près de sa maturité, avant le maximum de la crue.Les noirs viennent alors avec des pirogues et font la moisson. Il en est ainsi sur une bonne partie des rives et des îles, mais naturellement l'étendue de ces cultures est proportionnée à la densité de la population.

Le village de Gao-Gao ou Gogo est à 95 kilomètres en amont d'Ansongo. C'est l'ancienne capitale de l'empire sonraï dont il ne reste plus qu'un seul vestige : les ruines de la mosquée. Le poste est un superbe caravansérail où s'abrite une compagnie de tirailleurs.

Sur tout son parcours à partir d'Ansongo, l'Issa-Ber est extrêmement large : il s'étend souvent sur 8 et même 12 kilomètres d'une rive à l'autre; partout il inonde et dépose un limon fertilisateur. Mais s'il peut produire tout, il ne produit

presque rien; l'indigène chancelle encore sous le coup de massue qui l'a frappé. Depuis l'invasion targuie, il ne sait s'il doit renaître ou s'enfoncer sous terre, s'il doit s'enfuir ou s'approcher du Niger. Il y a une grande différence entre le bief Débo-Ansongo et la région Dounzou-Say, au point de vue de la population et des produits; il n'y en a pas au point de vue de la fertilité.

Beaucoup de roches plates qu'on trouve sur les rives, portent des inscriptions touareg : c'est la représentation du dialecte tamaschèque, au moyen de signes et de dessins des plus primitifs. C'est à Karou, en aval de Fafa, que j'ai vu les plus nombreuses et les plus curieuses, elles sont rares à Tosaye et à Sallakoïra.

Le défilé de Tosaye ou Taoussa se trouve à 105 kilomètres en amont de Gao, à proximité de l'île de Bourem. C'est une faille rocheuse, dans laquelle le Niger s'écoule posément; elle ne présente ni rapides, ni dangers, quelle que soit la crue ou la saison. D'après un dicton du pays, « une peau de bœuf n'atteint pas le fond » : cela ne veut pas dire qu'elle surnage, mais Didon, qui contruisit Carthage sur la dépouille d'un auroch réduite en lanières, eût bien vite compris le sens de cette parabole. Il fait une terrible température à Tosaye; le soleil brûle ces gorges rocheuses, qui surchauffent un air irrespirable. Des caïmans, longs comme des torpilleurs, traversent à tout instant le Niger, qui n'a pas plus de 250 mètres de largeur. Ici, nous naviguons en plein désert, c'est la région de l'aridité par excellence. Des dépressions fort longues et bien marquées, anciens lits de rivières taries ou de torrents desséchés, descendent du nord pour atteindre le fleuve. La plus importante est celle qui vient aboutir à Bourem et se dirige vers l'Adrar. On y trouve des puits et des points d'eau, minuscules oasis où se reposent les caravanes qui viennent du Sud-Algérien vers Gao; c'est la seule route vraiment utilisable et pratique que pourrait suivre une colonne à destination du Touat.

*Le désert.* — On a souvent discuté sur les causes de l'assèche-

ment et de la stérilité grandissante du Sahara. Je ne suis pas éloigné de croire que jadis, à l'époque du retrait progressif de la mer africaine, il y ait eu de grandes forêts et des palétuviers touffus, plantés dans la vase à l'embouchure du Djoliba, du Bani et de toutes les rivières aujourd'hui desséchées. Lorsque la grande masse d'eau se fut éloignée, l'évaporation, l'humidité et les pluies diminuèrent d'intensité; le sous-sol marin, d'autre part, dégagea les efflorescences salines que nous constatons chaque jour. Les arbres ont donc péri; la forêt s'est éclaircie; puis le soleil et la sécheresse ont achevé de la tuer. Les Romains pénétraient au cœur de l'Afrique, vers la région du Tchad, en suivant des lignes d'eau qui jalonnaient les lits de ces rivières taries, que les indigènes appellent des dalhols. Aujourd'hui, les puits ont disparu. Le Daga qui paît les troupeaux touareg abat, pour en nourrir ses chèvres, les hautes branches vertes des mimosas épineux, il détruit ce qui reste de végétation, les derniers arbres sur lesquels on puisse compter pour attirer et fixer les tornades. Il en résulte que, chaque jour, la sécheresse et l'aridité gagnent du terrain vers le sud, et que des villages, qui se trouvaient il y a vingt ans à proximité de mares et de puits, vont *chercher* l'eau à deux ou trois heures de marche. L'indigène finit par les abandonner.



FEMME PEULE DU DÉSERT INTIMIDÉE PAR L'OBJECTIF.

Je m'arrêtai à Kabara le 11 août 1899, laissant ma pirogue dans le marigot de Day.

*Timbouctou.* — Le lecteur connait déjà, par des ouvrages spéciaux, la ville sainte, la cité targuie qui fut jadis le siège des luttes entre Touareg et Sonraïs, la place forte où fut enseveli l'empire des sultans de Gao. C'est un grand village, dont l'antique mosquée surplombe les cases, de telle façon qu'on en distingue le faite du poste de Kabara.

Timbouctou est une cité cosmopolite. Touareg, Bellas, Dagas, Foulbés, Arabes, Maures, Marocains, Mossis, Macinas, Sonraïs et Bozos s'y coudoient sur le marché. Le Targui s'y promène d'une allure fière, la lance au poing; ses tributaires, les Dagas et les Bellas, vendent du laitage et des brindilles de bois pour la cuisine; Maures et Marocains détiennent le haut commerce et traitent les affaires importantes dans leurs maisons. Celles-ci ne manquent pas d'originalité avec leurs clochetons et leurs toitures; ce sont des constructions en pisé qui comportent souvent un et même parfois deux étages.

Notre présence a écarté les populations qu'elle gênait; en sorte que ces dernières ont descendu le Niger, pour s'installer à 120 kilomètres en aval, au village de Rhéro, point où les caravanes traversent le fleuve pour pénétrer dans la boucle et pour éviter nos octrois.

Timbouctou est assez loin du Niger. A l'époque des hautes eaux, (de novembre à février), les pirogues viennent accoster à Kabara qui se trouve à 9 kilomètres de la ville sainte. Tous les sept ans à peu près la crue monte jusqu'aux murs de la ville sainte, par les vestiges d'anciens canaux artificiels, aujourd'hui comblés. Lorsque le fleuve baisse, la crue ne se manifeste plus qu'au marigot de Day à 4 kilomètres 1/2 de Kabara, puis à la saison sèche (d'avril à fin juillet); cette rigole est impraticable et les embarcations ne touchent plus qu'à Korioumé (le passage des fauves), à 7 kilomètres de Kabara, à 16 de Timbouctou.

Les marchandises qui s'échangent sur le marché sont : le sel qui provient des salines de Taoudénit, et la gomme du Sahel; les bestiaux; les grains : mil, riz, blé, maïs; les étoffes : guinées, cotonnades, couvertures, tapis; les kolas, les peaux, les cuirs et

les laines, les perles, les parures, etc., qui proviennent de l'intérieur de la Boucle, de Djenné, du Macina, du Haut-Niger. En un mot les produits du pays sont le sel et la gomme, qu'on échange contre toutes les autres denrées. Les Maures qui descendent avec des bœufs chargés de barres de sel, traversent le fleuve et se dirigent vers Hombori, puis de là sur Dori ou Ouagadougou; les pirogues de Djenné viennent se charger à Kabara ou Koriоumé, pour transporter le sel à Saraféré, port fluvial de la Boucle. Une barre, qui coûte de 16 à 20 francs à Timbouctou, vaut de 25 à 28 francs à Djenné; 35 francs à Ségou, 40 francs à Koulikoro. J'avais organisé en 1899 un service commercial entre Kabara et Djenné, avec de bons chalands en bois et des bateaux en acier. Les indigènes, heureux de n'avoir plus à redouter la perte de leurs marchandises, qui placées dans des pirogues se mouillaient, fondaient ou se détérioraient, avaient pris d'assaut ces embarcations, qui rapportaient à l'État 2 et 3000 francs par mois; mais ce service fut interrompu par ordre. Néanmoins, ceci peut donner une idée du trafic qui règne dans cette région.



FEMME SONRAÏ.

Les marchandises qui de Timbouctou rejoignent le fleuve et celles qui de Kabara et Korioumé rejoignent Timbouctou, sont transportées à dos d'âne; il règne sur cette route un mouvement incroyable; il est certain qu'un petit tramway remplacerait avantageusement les bourriquets et ferait des recettes exceptionnelles.

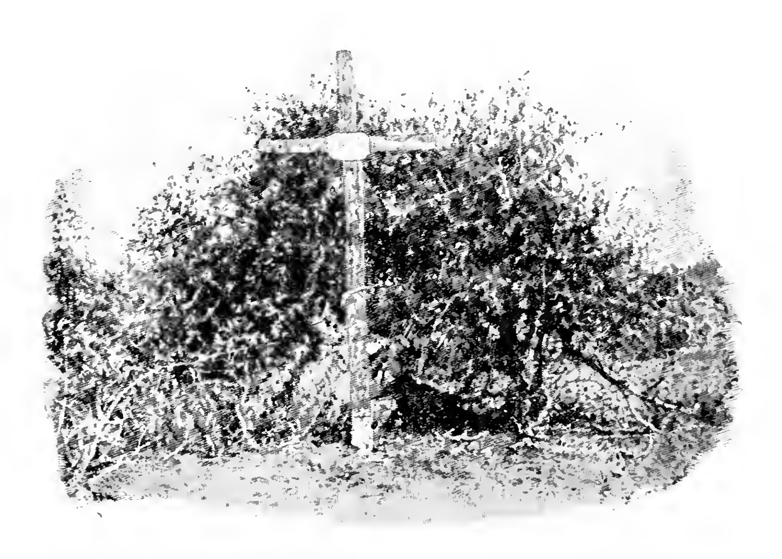
La région produit du blé, mais les indigènes n'en cultivent

que sur les bords et dans les alluvions du lac Fati, à cause de l'exiguité de leurs besoins. Cette production atteint environ 1 200 tonnes chaque année, mais elle peut être décuplée en utilisant les terres analogues de la région lacustre. En somme, il n'existe à Timbouctou que trois ou quatre produits locaux : sel, gomme, blé et bestiaux. La seule population capable de cultiver et susceptible de sympathiser avec nous est la race sonraï, fille des Sonnis, qui vinrent au XVI^e siècle s'établir sur les bords du Niger. C'est une tribu probablement issue d'autochtones de la Haute-Egypte aux confins de l'Abyssinie. Ils ont le derme bronzé, les cheveux crépus, le crâne beaucoup moins pointu que les noirs. Leur physionomie n'est pas désagréable et on y trouve souvent de très jolis sujets. La femme adopte deux coiffures. Elle peigne ses cheveux en les ramenant de la périphérie du crâne, vers le sommet; puis les attache de manière à former trois, quatre ou cinq touffes réparties de l'occiput au milieu du front; ou bien elle fait deux nattes assez courtes, dont elle dirige les pointes vers le visage et la nuque.

Je quittai Kabara le 16 août, à destination de Koulikoro. Le fleuve avait beaucoup monté, c'était la saison des tornades, le ciel surchargé de nuages m'enveloppait d'une atmosphère étouffante. Ma pirogue, lancée par une forte équipe, était violemment secouée; la fatigue de soixante jours et presque de soixante nuits de navigation se faisait sentir.

Malgré cela, je ne changeai rien à mon itinéraire, et le 17 ma pirogue quittait l'Issa-Ber pour entrer dans le Bara-Issa et le Koli-Koli. Le Bara-Issa est un grand bras du fleuve qui part du Débo, en aval de Gourao, pour aboutir en amont d'Elouadedji. La grande île ainsi formée comprend de nombreux villages peuls divisés en deux parties. L'une, au bord du fleuve pour les transactions et les artisans; l'autre, sur la dune, pour les chefs et les notables. Toute cette région est des plus riches. En outre du trafic, l'indigène se livre à la confection de superbes couvertures en poil de mouton, à la culture des rizières, à la pêche très fructueuse, au commerce du bétail, etc. Nous nous

arrêtions deux ou trois heures la nuit au bord du fleuve, l'équipage dînait ou dormait. Les hyènes, attirées par notre présence, entonnaient un concert effrayant, elles eurent même l'audace



CROIX ÉLEVÉE PRÈS DE KABARA SUR LE LIEU OÙ FUT MASSACRÉ L'ENSEIGNE AUBE.

de fouiller dans mes caisses. Je les fusillai de mon mieux et dus même en blesser plusieurs, car elles s'éloignèrent en poussant des ricanements sinistres. Le 18 août à minuit, je pris terre à Saraféré, superbe village au confluent du Bara-Issa et du Koli-Koli. C'est un port extrêmement encombré. Il y avait plus de cent cinquante pirogues, grandes et petites, capables d'embarquer 2, 5, 10 et même 15 tonnes et qui, venues de Djenné, Ségou, Koulikoro, Kabara, Diafarabé, etc., attendaient du riz et du mil pour s'en retourner. Le port de Saraféré est bien aussi important que celui de Bercy, à Paris. Toutes les marchandises à destination, ou provenant de la Boucle, passent en ce point où le fama (roi) de Bandiagara Aguibou prélevait des droits d'entrée fort respectables.

Le Koli-Koli est un marigot qui va rejoindre le Niger en

amont du lac Débo, c'est une rigole que les herbes et le bourgou rendent presque impraticable.

Il est tributaire d'une zone d'inondations ayant 200 kilomètres de long et 150 de large, laquelle se compose des terrains submergés par le Niger et ses canaux, et des lacs Débo, Telé, Fati, Faguibine, etc., qui se trouvent à l'ouest de l'Issa-Ber. Lorsque la crue occidentale se fait sentir, la région tout entière absorbe les eaux et le trop-plein du fleuve qui se répand de tous côtés sur cette immense étendue. Mais le Débo n'est pas un lac, c'est un plateau, dont le niveau moyen se trouve à 2 ou 3 mètres au-dessus du thalweg de l'Issa-Ber. Des bancs de sable, véritables barres surélevées, se trouvent aux portes d'entrée et de sortie du Niger dans ce lac, en sorte que la crue ne peut pénétrer la zone d'inondations qu'après avoir submergé ces barres.

Nous expliquerons plus loin le mécanisme de ce système hydrographique, et nous verrons comment la région lacustre joue le rôle de condenseur par rapport à la crue.

Après avoir sillonné le Koli-Koli, non sans peine, je revins dans le Bara-Issa et débouchai sur le Débo, le 21 août, vers midi. La tornade menaçait; mais, pressé d'arriver, je fis marcher mes laptots à la pagaie pour couper le lac par son milieu. Tout à coup, le vent se déchaîna avec une telle violence que cette petite mer se mit à rouler d'énormes vagues. Je donnai l'ordre de gagner la rive, dont nous étions éloignés de 2 kilomètres; mais à 200 mètres du bord. les embruns embarquant sans cesse firent couler ma pirogue par 3 mètres de fond. Ce fut une baignade générale; je nageais en poussant devant moi une cantine d'effets, qui seule n'avait pas sombré; les laptots m'escortaient, prêts à me porter secours et poussaient des cris pour éloigner les caïmans. Les gens du village de Gourao vinrent à notre aide, mais il fallut attendre que le vent fût calmé pour renflouer la pirogue, la tirer à sec et la vider. Je passai ainsi la journée, vêtu d'une serviette, caché, ainsi que mes laptots, dans les taillis, sous une avalanche d'eau qui nous

fouettait l'échine. Enfin, vers six heures, le mauvais temps s'apaisa, mes hommes avaient recueilli tout ce que les vagues jetaient sur le rivage ; nous avions perdu nos vivres et quelques peaux de bouc renfermant des effets; malgré cela je me remis en route, lesté de laitage que les riverains nous avaient procuré. Nous quittions le Débo, à dix heures du soir, pour entrer dans les inondations, au milieu d'un océan de bourgou, sur lequel volait un nuage de moustiques. C'est à la sortie du Débo que se termine l'Issa-Ber et que commence le troisième fleuve le Djoliba, qui s'étend depuis le lac jusqu'aux sources du Nil français.

*Djoliba. Le delta Niger-Bani.* — Le poste de Mopti, où j'arrivai le surlendemain, accablé de chaleur et de fatigue, est au confluent du Niger et du Bani, sur la rive droite de ce dernier, au bord des plaines inondées qui s'étendent jusqu'à la falaise de Bandiagara. D'ailleurs, la route qui conduit à ce grand centre est submergée, les voyageurs la font en pirogue, et ce n'est guère que de janvier à fin juin qu'elle est sèche et résistante.

Le Bani est un ancien fleuve. Aujourd'hui, c'est une rivière collatérale du Djoliba; jadis, il en devait être indépendant et se jeter dans une mer aujourd'hui disparue.

Il est fort probable que cet océan, aux limites imprécises, ayant reculé progressivement, donna naissance à la région lacustre, au delta Niger-Bani et découvrit l'immensité des sables sahariens. C'est alors que le Djoliba et le Bani vinrent irriguer la plaine naissante de Djenné et cherchèrent à se pénétrer réciproquement en creusant les innombrables rigoles qui sillonnent leur ancien delta. Tout ce pays est extrêmement fertile et capable de produire des récoltes superbes; malheureusement il manque de travailleurs. L'auteur du *Tarikh es Soudan* nous apprend qu'au XVII[e] siècle la province de Djenné comptait 7077 villages (il n'y en a pas 400 de nos jours), soit environ 4000000 d'habitants, et que le sultan communiquait avec celui de Timbouctou en faisant crier ses messages d'un

village à l'autre. Il est probable que les richesses renaîtront avec le calme et que ces populations prolifiques rendront un jour aux rizières envahies par les herbes, l'essor des temps passés.

Djenné[1] fut jadis une grande cité, elle a moins souffert que Timbouctou, en sorte que cette ville présente encore beaucoup d'intérêt. Ses maisons sont fort bien construites, des escaliers larges et divisés en fractions d'étages conduisent aux diverses pièces dans lesquelles se traitent les affaires commerciales importantes. Les planchers sont faits de palmiers enchevêtrés, qui, recouverts d'un excellent pisé, sont propres et d'un usage agréable. Tout décèle à Djenné les effets d'une civilisation très avancée. Les terrasses comportent de petites guérites destinées aux latrines et des tuyaux de poterie débouchent au rez-de-chaussée dans de grands vases que l'on jette au fleuve chaque matin. Les eaux de pluie s'écoulent par des gouttières creusées dans le tronc des rôniers fendus dans la longueur; d'innombrables pigeons, que les indigènes respectent et vénèrent, se posent sur les chéneaux et sur les clochetons pointus dont s'ornent les toitures. Je remarquai, au-dessus de la porte de chaque maison, des cornes de chèvres piquées dans la maçonnerie : ces ornements servent à retenir les stores lorsqu'ils sont roulés. Les portes des maisons sont monumentales et dessinées à la façon des grandes cheminées de nos vieux châteaux; les piédroits s'élancent jusqu'à la toiture, recouverts de dessins et de rosaces. Les rues sont étroites, sinueuses, mais propres. Le coup d'œil qui se déroula sous mes yeux, lorsque je montai sur la terrassse du cercle, est fort intéressant : on ne voit que des clochetons, des terrasses, des guérites, quelques touffes d'arbres qui dépassent, et devant moi s'étendait, immense, la plaine riante et verte de Djenné, sillonnée de canaux et teintée de bleu par les méandres du Bani.

1. Djenné, Djeuné, Djinnè, Guinea, Guinée. Comme on le voit cette ville a donné son nom à notre colonie de la Guinée et probablement aussi à la Nouvelle Guinée d'Océanie dont les indigènes présentèrent aux navigateurs un type analogue à celui des habitants de la cité soudanaise.



LE NIL FRANÇAIS INONDANT LES RIVES DE SA CRUE FERTILISANTE

A tous égards, cette ancienne capitale est admirablement située. Des canaux et des marigots, qui l'enserrent de toutes parts, conduisent vers le Bani ou vers le Djoliba, vers les forêts de Koutiala, vers le Macina, le Mossi, les territoires de la Boucle, vers Saraféré, Kabara, vers Ségou, Sansanding, Nyamina, Bamako; d'autre part, de belles pirogues longues, solides et souvent chargées de 12 à 15 tonnes, sont mouillées devant les remparts, au pied des ruines de la vieille mosquée, détruite par le feu du ciel et sous les murs de laquelle Allah ensevelit les Toucouleurs pour les châtier de leur dépravation. Il règne au marché une activité considérable, mais elle devait être plus grande autrefois. Les produits les plus variés y sont échangés contre les denrées provenant des pays voisins. De

plus, la région, quoique manquant de bras, produit du mil et du riz en abondance; c'est le grenier du Soudan, c'est là que nos fils et nos successeurs verront renaître à la culture ces immenses rizières, que les herbes et les lotus recouvrent en partie à l'heure actuelle. Et ce jour-là, Djenné redeviendra la reine des cités commerciales de notre empire africain.

Après avoir reconnu les marigots du delta Bani-Djoliba, je rentrai à Koulikoro, le 1er septembre, par Sansanding, Ségou et Nyamina. Ce sont de grands centres, de beaux villages, des régions cultivées où les terres sont riches et productives. C'est le vrai pays du Nil français. Le fleuve avait beaucoup monté, l'inondation recouvrait les berges et déposait son apport annuel de limon fertilisateur; je naviguais dans les champs de mil, sur les rizières, parfois même à travers la forêt.

*Bambaras-Somonos et Bozos.* — Mes hommes étaient à bout de forces, nous avions fait un trajet de 3 700 kilomètres sur le fleuve, effectuant chaque jour des étapes qui variaient de 90 à 130 kilomètres. Nous étions de retour dans le pays bambara, au pied du plateau du Bélédougou, chez des peuplades très accueillantes qui venaient me saluer et m'apporter des vivres.

Les Bambaras constituent l'une des plus importantes tribus de la race mandé. Voyageurs, navigateurs et commerçants, les Mandés se sont répandus sur le fleuve, à travers la Boucle et le Soudan. Croisés avec les Sonraïs, ils ont produit sur l'Issa-Ber les Courtébés, les Habés, les Ouagobés, dont nous avons déjà parlé; avec les habitants de l'empire de Djenné, Sonraïs également, ils ont donné la secte des Bozos, piroguiers de l'Issa-Ber et du Bani; avec les Somonos, race émigrée du Kouarra qui, je crois, provient des Kambaris et remonte le fleuve en partant des rapides de Boussa, ils ont produit une caste de piroguiers, de gens qui naissent avec la science de la navigation du Niger. Ce sont les Somonos-Bambaras. Le Somono diffère très peu du Kambari. Les Bozos, au contraire, ont bien plutôt l'aspect du Sonraï et du Courtébé; le type pur



ZABERNAS DE KIRTACHI.

est très original et sa coiffure, faite de nattes et de tire-bouchons, lui donne un cachet très particulier.

Somonos et Bambaras vivent côte à côte; chaque village du Djoliba se compose de deux parties, qui sont toujours en parfaite harmonie; d'ailleurs, le piroguier se rapproche tellement de la race mandé, qu'il serait difficile de l'en distinguer, s'il n'avait les cheveux rasés, tandis que le Bambara de la campagne porte sur chaque tempe une grosse natte, dans laquelle il glisse des faux cheveux ou du coton bleu pour la rendre plus épaisse.

La physionomie des Mandés n'est pas désagréable. Le crâne est pointu, aplati vers les tempes, le prognathisme n'est pas excessif. Les pommettes larges, le nez souvent droit et bien accentué, de jolis yeux, très doux et très grands, le menton rond, les maxillaires puissants, la bouche fine, éclairée par des dents merveilleuses, l'oreille bien faite et bien placée. L'homme

du fleuve surtout est admirablement construit, l'exercice du bambou et de la pagaie développe ses muscles, affine sa taille. Il est d'une force extraordinaire. J'ai vu des laptots qui portaient sur le bras replié des sacs de blé de 100 à 120 kilos. Dans les rapides, mes pilotes réagissaient de la barre contre la poussée des tourbillons et supportaient des pressions énormes sans être renversés.

Les Bambaras s'attribuent des descendances ancestrales qui constituent un cas de totémisme extrêmement curieux. Leurs noms de famille sont au nombre de douze, répartis suivant une échelle de noblesse. Les voici par ordre de priorité décroissante avec leurs significations respectives et les descendances de chaque famille : *Couloubaly* descend de l'irax; *Taraoré*, du lièvre; *Diara*, du lion; *Kamara*, du lion également; *Kané*, *Koné*, *Kanté*, du léopard; *Fofana*, de la panthère; *Doumbia*, de l'antilope; *Guiré*, du sanglier; *Samaké*, de l'éléphant; *Kéita*, de l'hippopotame; *Mariko*, du caïman; *Touré*, du musulman.

Les Bambaras étant fétichistes et n'adoptant qu'avec des corrections nombreuses la doctrine de l'islam, la famille du musulman est reléguée au dernier plan. Ces noms génériques sont toujours accompagnés de prénoms qui distinguent les individus de chaque tribu. Ainsi, mes pilotes s'appelaient : Tonié Taraoré, Baniessé Couloubaly, Lanciné Guiré, Amadi Diara, Oumarou Kané, etc.; tous ces prénoms sont d'origine arabe, mais les noirs les ont défigurés en les prononçant à leur façon.

Ce qu'il y a de plus original, c'est que le Bambara Mariko croit être le petit-fils du caïman, Samaké, le descendant de l'éléphant, Kéita, le parent de l'hippopotame, en sorte qu'ils ne sauraient attaquer ou chasser leurs grands-pères. Ainsi, l'on voit couramment un piroguier, nommé Mariko, se baigner dans le fleuve à côté d'un caïman, persuadé que celui-ci ne saurait lui vouloir du mal, et s'il devient la proie d'un crocodile, les noirs sont persuadés que ses aïeux le rappelaient vers eux.

Les villages bambaras du Bélédougou sont riches, bien cons-

truits et très peuplés. L'indigène habite des cases en terre, recouvertes de terrasses; il réserve la case recouverte de paillotte pour ses bestiaux, ses grains et ses provisions. Les cultures sont belles et variées; riz, mil, maïs, patates, manioc, arachides, piments, tabac, coton, indigo, etc.; le pays produit du karité en quantités considérables; il y a de belles forêts avec les essences de bois que nous avons précédemment indiquées; les bestiaux sont bien soignés; le miel abonde. Plus au sud, dans les pays Sénofos, le caoutchouc, l'ivoire, se joignent à ces produits, tout cela dépend des latitudes sous lesquelles on opère.

Le Bambara de la campagne extrait des minerais, qu'il grille dans ses hauts fourneaux, le fer pour ses instruments de culture, pour sa lance et pour ses armes. C'est un guerrier très brave et vigoureux, c'est un cultivateur patient qui sait se défendre. Cette race nous a fourni tous les travailleurs, depuis ceux qui manient la pelle et la pioche sur nos chantiers, jusqu'à celui qui dirige nos machines. C'est avec elle que nous avons formé ces beaux régiments de tirailleurs, dont la bravoure et l'entrain nous ont assuré la conquête de vastes territoires, et nous ont permis d'imposer au Soudan nos idées pacifiques et notre civilisation.

*La légende de Mourouho.* — Le Somono n'a jamais pris part aux guerres que soutenaient ses collatéraux avec les Toucouleurs. Navigateur, transporteur fluvial et commerçant avant tout, le piroguier s'est toujours maintenu dans la plus stricte neutralité. Les luttes intestines n'ont jamais interrompu ses chants; c'est lui qui, dans le calme des nuits, fait retentir les airs des belles mélopées dont nous avons dit le charme pénétrant.

La légende des Somonos est des plus anciennes; Mourouho, le héros de la caste, vécut à l'époque de l'invasion sonraï; ses exploits sont actuellement célébrés dans un langage bizarre, formé de mots bambaras et de paroles étranges dont les Somonos ne comprennent plus le sens.

Mourouho, roi des piroguiers du Djoliba, naviguait dans une pirogue de diala (caïlcédrat), que des lamentins[1] traînaient et dirigeaient sur le fleuve. Il était partout, connaissait tous les hommes et leurs actes, tous les villages et leurs richesses. Aucun obstacle, aucun être vivant n'aurait su dompter la vaillante énergie du chef somono. Il terrassait le lion aux abords des forêts; d'un geste il écartait les caïmans. Les rapides ne l'intimidaient pas, son œil exercé distinguait toutes les passes, il dressait les jeunes hommes à les franchir. Un jour, la pirogue de diala disparut, les lamentins s'enfuirent, une violente tempête souleva les eaux du Niger, et l'on vit le roi des Bozos s'envoler sur les flots.

Lorsque les guerres survinrent entre Toucouleurs et Bambaras, Alakaïdou, nouveau chef des Bozos, vit se dresser sur la rive l'ombre de Mourouho qui lui donnait du geste l'ordre impératif de déposer les armes. Depuis ce jour, Somonos et Bozos sont restés neutres dans toutes ces luttes de races à tribu; mais ils ont continué leur commerce, leurs transports et leurs transactions sur le fleuve, mettant à contribution chacun des partis opposés pour les faire passer d'une rive à l'autre. Les Somonos sont presque toujours influents, riches et d'un caractère pacifique. Ils chantent sans cesse l'éloge de leur chef, ils exaltent ses vertus guerrières, sa bravoure, ses qualités et le bon exemple qu'il leur donnait à tous. « Maudit soit celui qui méconnait notre vieux roi Mourouho »! disent-ils.

1. Les lamentins sont des mammifères que les noirs appellent « hommes du fleuve »; ils sont très grands et nagent avec une extrême rapidité.



## CHAPITRE VIII

**Le Djoliba (suite). — Koulikoro. — Le Rocher fétiche. — Saison des pluies. — Crue générale du Niger. — Hypothèse sur la formation de sa vallée. — Résumé. — Conclusions.**

Le fleuve est calme jusqu'à Koulikoro, mais, à partir de Toulimandio (22 kilomètres en amont), les roches émergeantes forment des rapides assez difficiles, en face des villages de Manambougou et de Sotouba. La navigation redevient sans écueils, dans le bief Bamako-Kouroussa.

Nous avons laissé, à Kendadji, le plateau Nigérien et sa falaise dominant le fleuve de 180 mètres. Celle-ci disparaît presque des rives de l'Issa-Ber. Nous la retrouvons sur le Djoliba, élevée de 130 à 135 mètres. Elle suit le contour du golfe ou plutôt de la mer disparue, dont nous avons parlé précédemment. A Bamako, le plateau Nigérien domine encore le fleuve de 126 à 130 mètres. D'après les renseignements qui nous ont été fournis, son allure générale serait plutôt descendante, à mesure que l'on s'approche du Tchad ou du Bornou.

*Le port de Koulikoro.* — Ce que l'on appelle au Soudan le rocher de Koulikoro se compose de trois blocs de grès rose, séparés par des crevasses, sillonnés par des cannelures, et mesurant 80 mètres de hauteur. C'est l'ossature de la falaise nigérienne. La masse en est mystérieuse et sauvage ; des cavernes profondes s'enfoncent entre ses assises de pierre. C'est le repaire des hyènes, des chacals, des panthères et des singes qui, la nuit, descendent boire au fleuve, au milieu d'un concert infernal. Ces animaux poussaient leurs investigations

nocturnes jusqu'à l'intérieur de ma case, dont je laissais la porte ouverte. Il me fallut en tuer plusieurs pour leur faire perdre cette mauvaise habitude; ceux qui restaient se consolèrent en égorgeant nos moutons.

Comme le Djou-Djou de Jebba, le rocher de Koulikoro jouit d'une renommée diabolique; il est fétiche. L'esclave fugitif qui parvient à le toucher avant d'avoir été rejoint par son maître, devient, de ce fait, un homme libre; les Somonos portent leurs filets dans ses cavernes, pour attirer les faveurs de l'Esprit qui peut rendre les pêches fructueuses; le Bambara qui cherche la réalisation d'un vœu, s'y confond en prières, y prodigue les offrandes.

C'est le sorcier du rocher qui prescrit les dons, détermine les prières et la durée des mortifications. Fort intrigué, j'eusse payé fort cher pour connaître le personnage qui tirait bénéfice de tous ces sortilèges. Un soir, à la nuit tombante, muni d'une baguette, je grimpai sur la corniche et me dissimulai derrière un euphorbe, à proximité de calebasses garnies de victuailles récemment apportées là. Mon attente ne fut pas de longue durée. Un être humain s'avançait, d'une allure dégagée, marmottant entre ses mâchoires des paroles dont le sens m'échappait. Il s'approcha de la caverne, tira les filets; mais, au moment où sa main s'allongeait voluptueusement vers les calebasses, je lui allongeai un coup de baguette sec et nerveux qui lui fit pousser un cri de frayeur. Sa stupéfaction ne fut pas moindre lorsqu'il me vit, debout, en face de lui. Se croyant en présence du diable, auquel il adressait ses fidèles, il se confondit en lamentations et tomba la face contre terre. Rien n'est plus difficile à reconnaître que le visage d'un nègre dans les ténèbres, et je ne distinguais pas les traits du visiteur nocturne. Ce n'est qu'à la lueur d'une allumette que je reconnus le chef d'un village voisin, un vieux farceur qui n'en était pas à son coup d'essai. Il promit de ne plus recommencer, et je lui pardonnai.

*Transactions fluviales.* — Lorsque je commandais, durant les années 1898 et 1899, le poste de Koulikoro, j'assistais aux tran-

sactions fluviales de la région. Mes attributions s'étendaient même, suivant les instructions que m'avait données le général de Trentinian, lieutenant gouverneur du Soudan, jusqu'à favoriser les opérations des commerçants européens et indigènes. J'ai donc vu passer à Koulikoro toutes les denrées quittant le fleuve pour gagner le Soudan occidental, ou quittant ce dernier pour descendre vers Ségou, Djenné, Saraféré et Timbouctou : gomme, blé, mil, riz, maïs, coton, étoffes, indigo, karité, miel, arachides, patates, beurre, laitage, sel, nattes, poteries, poisson fumé, bois du pays, pacotille, bétail, que sais-je! se croisaient dans le port fluvial, s'échangeaient sur le marché.

Le général de Trentinian, qui dirigeait tous ses efforts vers la prospérité de la colonie et qui l'avait dotée d'un plan d'organisation capable de la mettre rapidement en valeur, voulait faire de Koulikoro un port fluvial, pratique et bien aménagé.

*La Crue générale du Niger.* — Nous avons vu que le Djoliba possède et forme une crue dite occidentale, que reçoit l'Issa-Ber et qu'il transmet au Kouarra lequel, en outre de la crue dite orientale, qui lui est propre, voit, quelques mois plus tard, ses eaux se grossir des apports du Djoliba.

Il importe de connaître le régime des pluies, pour en tirer les conclusions afférentes à la crue. Or la saison sèche (à part huit ou dix jours de pluie fine, en février) dure de novembre à mars dans le Djoliba supérieur, de fin octobre à fin avril, dans le bief Koulikoro-Mopti, de septembre à juin, sur tout l'Issa-Ber. Le reste du temps constitue donc la saison des pluies, ou, plus exactement, la saison des tornades. Les premières tornades de la saison consistent en une trombe d'air animée d'une vitesse considérable, renversant tout sur son passage et déchaînant sur le fleuve une véritable tempête. Malheur au nautonier qui n'a pas eu le temps de regagner la rive!

Quant à la tornade humide et bienfaisante, elle s'annonce par une barre noire qui vient de l'est avec une vitesse effrayante. Une trombe d'air la précède et soulève un nuage de poussière. Enfin, la pluie s'abat par rafales, transformant les fissures du

sol et les ravins en véritables torrents. Le tonnerre gronde violemment dans le ciel obscurci, parfois même la grêle tombe en grains volumineux. Les Somonos du Niger prédisent l'intensité de la crue par le simple aspect de la lune de mai. Lorsqu'elle est entourée de nuages et se couche dans un ciel voilé, la saison des pluies doit être précoce. Lorsqu'elle monte dans un ciel clair, à reflets roux, la vallée doit mourir de sécheresse. Ils savent fort bien que la lune dissipe lors de son lever toute tornade en formation à l'horizon. Tous les sept ans environ, la crue occidentale atteint des proportions extrêmes; elle arrache les rives et entraîne des villages. Elle va même baigner les murs de la ville mystérieuse, en s'infiltrant par les vestiges des canaux, creusés jadis par les Sonraïs et les Touareg.

*Crue occidentale.* — Le Djoliba reste stationnaire aux plus basses eaux pendant la saison sèche. A la fin de mai, la crue se dessine lente et régulière; puis, soudain, au bout de quelques jours, le fleuve cesse de monter. C'est que les rigoles parallèles aux rives s'emplissent en absorbant la crue. Celle-ci reprend sans interruption jusqu'à la fin de juin et se répand avec lenteur sur la plaine de Djenné. Le Bani gonfle le Djoliba et double son débit à hauteur de Mopti, s'il est en avance; ou bien, au contraire, le Djoliba refoule ses eaux dans la vallée du Bani, si ce dernier est en retard.

En juillet, le Niger vient submerger les barres de sortie et d'entrée du Débo; l'eau s'étend sur la région lacustre et sur la grande zone d'inondations qui l'absorbent pendant huit ou douze jours. Bien que le débit du fleuve soit considérable à cette époque, il n'en est pas moins vrai que son niveau cesse de s'élever; quelquefois même, il baisse, et le graphique d'étiage de Koulikoro vient accuser très nettement ce phénomène, par l'allure stationnaire ou descendante de la courbe. Il reprend sa marche ascendante lorsque les lacs sont complètement remplis par la crue. Celle-ci force donc, tour à tour, les barres ou plutôt les clapets d'entrée des petits canaux reliant le Niger au lac Faguibine, au Fati, au Télé, aux marécages de Sompi; puis,

lorsqu'elle a submergé cet ancien fond marin, le Djoliba monte sans à-coups et très rapidement, sur toute son étendue, pour atteindre son maximum (7 à 8 mètres) du 20 au 30 septembre.

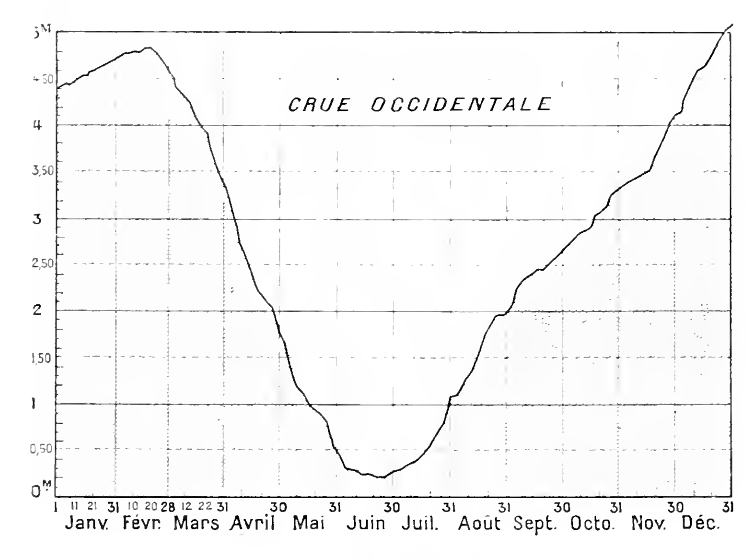
En octobre, les pluies cessent ou diminuent, l'étiage redescend alors d'une façon progressive et du même nombre de centimètres tous les jours. Telle est la crue du Djoliba. Elle est forte, souvent violente, submerge les forêts, fertilise les campagnes et fait de cette partie du Soudan, enrichie par ses apports, la haute vallée du Nil français.

Que se passe-t-il sur l'Issa-Ber?

Nous avons laissé la crue occidentale au moment où elle envahit les lacs en submergeant les clapets de leurs canaux d'adduction. Le débit du Niger, en aval de la dernière veine liquide, aux environs d'Eloualedji, est assez modéré jusqu'au mois de septembre. Kabara est encore loin du fleuve, les débarquements se font au marigot de Day. En novembre, la région lacustre a reçu la totalité des crues combinées du Niger et du Bani, elle atteint elle-même son maximum d'étiage et commence à s'épancher en aval avec intensité. Elle va rendre au fleuve ce qu'elle en a reçu, elle va se dégonfler, comme un réservoir qui se vide, comme un condenseur de la crue et de l'inondation. Nous allons la voir alimenter l'Issa-Ber pendant six mois.

Comment ce condenseur fait-il la distribution des eaux qu'il a reçues? Le Débo se vide le premier, l'Issa-Ber descend et découvre les clapets dans l'ordre suivant lequel on les rencontre en allant vers l'amont. Voici, par exemple, le marigot de Goundam qui relie le fleuve au lac Fati. Le fleuve baisse; il arrive donc un moment où son niveau devient inférieur à celui du clapet, qui se trouve à l'entrée de ce canal. Il en résulte immédiatement que le Fati, gonflé par la crue, cède une partie de ses eaux au Niger, dont la masse va grossissant. Et, comme il faut un certain temps pour que chaque lac agisse de même, on conçoit aisément que la crue occidentale se maintienne longtemps dans l'Issa-Ber et qu'elle ne le traverse pas comme un

mascaret. Le maximum d'étiage se produit en janvier, à Kabara; à la fin de février, à Say; l'eau monte de 6 à 10 millimètres par jour depuis la fin d'août jusqu'aux premiers jours de mars, puis



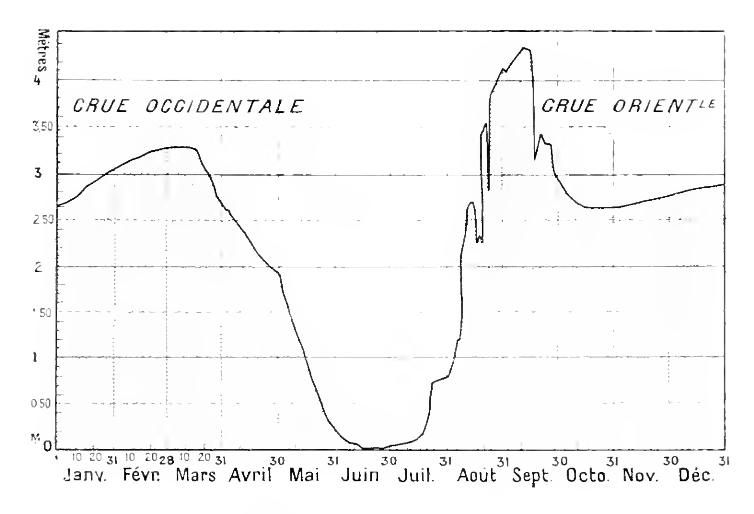

ETIAGE DE SAY 1901 (ISSA-BER).

elle redescend de même. La crue occidentale présente ceci de tout à fait particulier, qu'elle se produit ici en pleine saison sèche; qu'elle dépose une alluvion extrêmement fertile, et que, lente et progressive, elle arrose toute cette région, sans rien arracher, sans rien détruire.

*Crue orientale.* — La région que traverse le Kouarra possède une saison des pluies analogue à celle du Djoliba. Elle commence deux ou trois semaines plus tôt (à la fin d'avril), se termine dix ou quinze jours plus tard, et se manifeste par des pluies diluviennes plus intenses. Dans la région des rapides de Boussa, les eaux s'engouffrent avec une violence effroyable; le fleuve devient alors un torrent qui, sous l'influence d'une tornade, monte de 2 mètres en quelques heures et redescend de moitié le lendemain.

Le graphique d'étiage accuse ainsi toute une série de sou-

bresauts qui caractérisent ce fleuve rapide et tourmenté. Ici le maximum de la crue se produit du 1er au 10 septembre. Le Kouarra monte vers la fin de mai par à-coups très brusques,

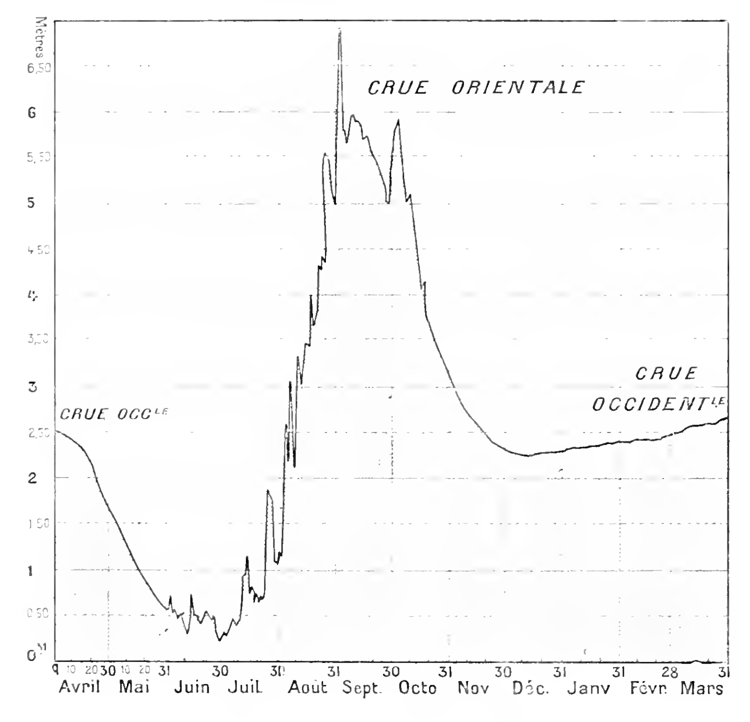



ÉTIAGE DE GAYA 1901 (KOUARRA).

puis redescend. Au mois de juin, il élève son niveau d'une façon presque régulière et progressive pendant quelques jours; mais en juillet et août, la crue fait des bonds prodigieux. Cette irrégularité se prolonge ainsi jusqu'en octobre, puis le Niger descend lentement, comme le Djoliba, précisément à la même époque.

Seulement, il existe une différence considérable entre les deux fleuves. Le Djoliba baisse, mais il est alimenté par des sources, le Kouarra descend, et si nous supprimons l'Issa-Ber, il va se trouver à sec et son lit deviendra le ravin rocheux que nous connaissons. Fort heureusement pour lui, la crue occidentale arrive à point, ses effets commencent à se faire sentir à Gaya vers la fin de novembre, à Badjibo dans les premiers jours de janvier. L'étiage de l'enclave remonte tout doucement de 3 à 4 millimètres par jour, jusqu'à la fin de mars, puis il redescend de même jusqu'aux pluies qui précèdent la crue orientale.

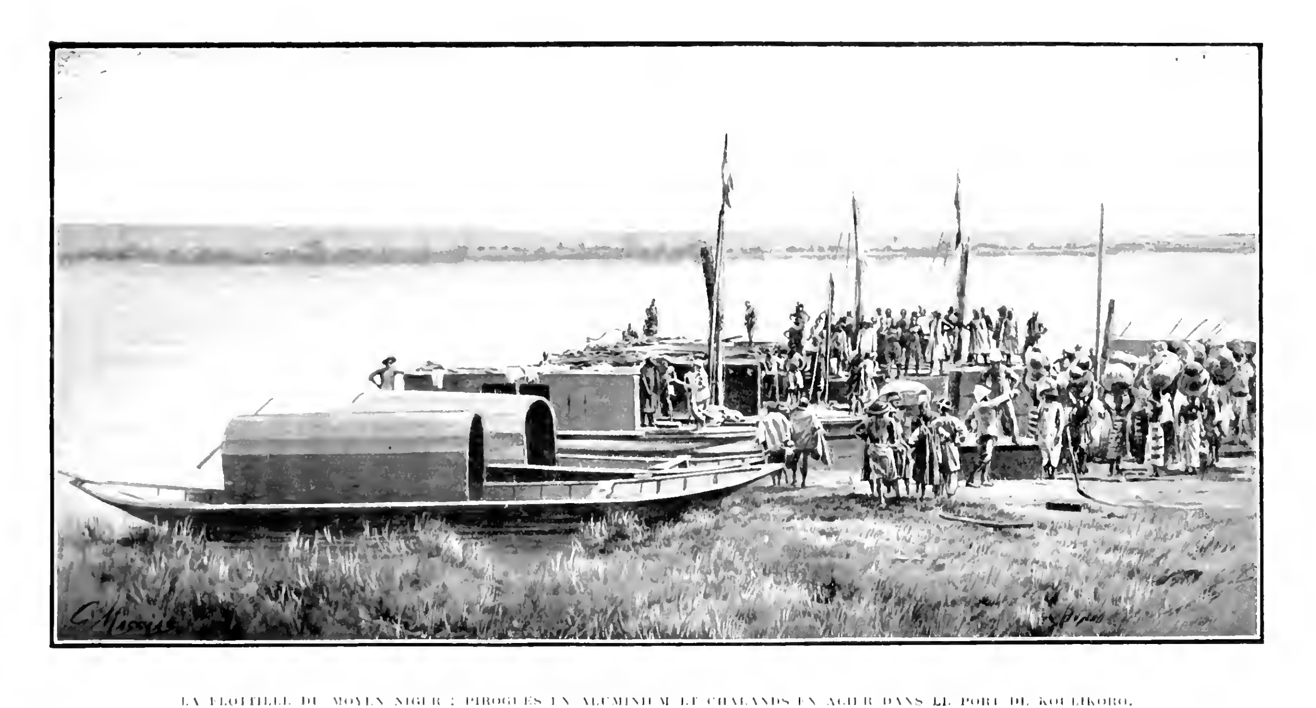
Comme on le voit, les rives du Kouarra, sur lesquelles passent deux crues, sont donc constamment inondées, ce sont des marécages, absolument impropres à la culture, d'où résulte l'intense pauvreté de ce pays.



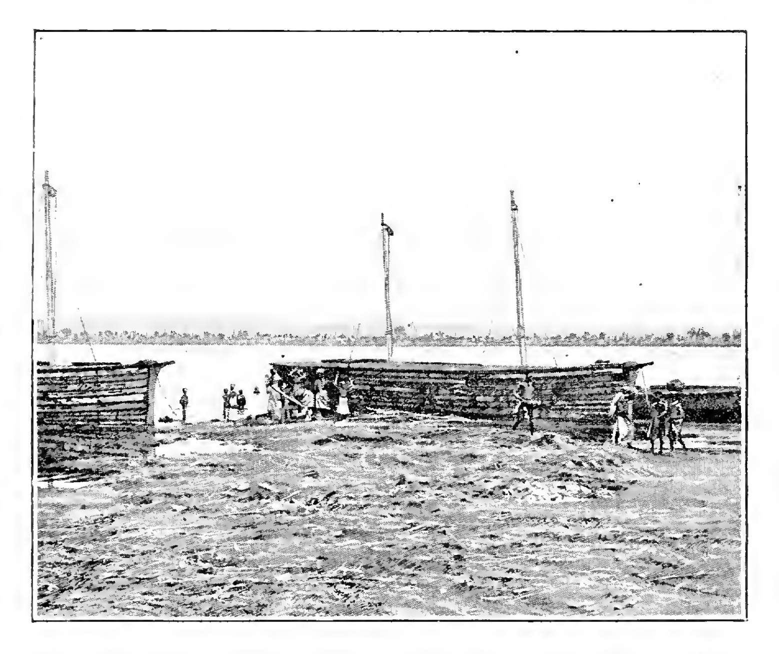

ÉTIAGE DE BADJIBO 1901 (KOUARRA).

Depuis la fin d'octobre jusqu'au 15 avril de l'année suivante, il faut choisir judicieusement les marigots propices à la descente des rapides de Boussa. Mais lorsqu'on connaît les routes, lorsqu'on possède les mouvements de la crue, lorsqu'on a sous les yeux le graphique d'étiage résultant des moyennes de plusieurs années, on peut et l'on doit passer sans accident. Les cartes de la mission indiquent les routes.

A partir de Jebba jusqu'à Lokodja, le fleuve se ressent surtout des effets de la crue orientale. Il coule à pleins bords en août et septembre, puis atteint en décembre un étiage infé-



LA FLOTTILLE DU MOYEN NIGER : PIROGUES EN ALUMINIUM ET CHALANDS EN ACIER DANS LE PORT DE KOULIKORO.



CHALANDS DE 30 TONNES CONSTRUITS A KOULIKORO AVEC LES BOIS DU PAYS.

rieur qu'il conservera presque invariable jusqu'à la fin de mars, quel que soit l'apport de la crue occidentale dont le rôle est uniquement d'entretenir un niveau favorable à la navigation. Il n'en est plus de même en aval de Lokodja. La Bénoué double presque le débit du Niger, qui reste accessible jusqu'à la fin de janvier aux navires de fort tonnage et jusqu'en avril aux stern-wheeler (bateaux plats à roues arrière) de 150 tonnes. Sur le Delta, la crue se disperse dans les rivières de Brass, de Forcados, d'Escravos, etc., dans tous les canaux, dans toutes les criques. A l'époque de son maximum, elle surélève le niveau des marées de 50 centimètres à peine à Bouroutou pendant une quinzaine de jours, puis elle passe insensible, inaperçue.

*Comment s'est formée la vallée du Niger actuel.* — Nous avons partagé le fleuve en tronçons : Djoliba, Issa, Kouarra. Nous les avons étudiés comme trois fleuves indépendants. Considérons maintenant le Djoliba et le Kouarra comme les pignons d'un

édifice, que nous aurions à relier par un mur de refend.

Admettons l'hypothèse suivante : le Djoliba sort des branchements du Foutah-Djalon; se fraye un chemin dans le Bélédougou, puis vient se jeter dans la mer (aujourd'hui disparue) à Diafarabé. Le Bani a son embouchure distincte en amont de San. Le Sahara n'existe pas, l'océan le recouvre ainsi que le plateau Nigérien[1], ce sont des hauts fonds. Les seules terres émergeantes sont au Dahomey, les monts de l'Atakora, au Soudan, les monts du Bélédougou, de Kong, du Foutah. Vers l'est, on ne distingue que les éminences du Sokoto et de l'Aïr. Vers le nord, c'est un réseau d'ilots et de massifs montagneux, qui de l'Adrar va rejoindre en un grand cercle les chaînes algériennes et le Maroc.

Cette mer intérieure, en réalité peu profonde, se retire progressivement, elle découvre d'abord le plateau Nigérien. Le Djoliba et le Bani allongent leurs ramifications (canaux du Delta), pour prendre contact et se pénétrer.

L'Océan se retire encore et découvre les sables du Sahara, mais cette mer intérieure communique toujours avec l'Atlantique par une brèche qui se trouve au sud-ouest de Sompi; le Djoliba continue à s'y déverser, tandis que d'autre part une saison des pluies s'établit sur la région aoussa, vers le pays noupé, vers Boussa. Les tornades creusent cette partie du plateau Nigérien et, comme il faut bien que toutes ces masses d'eau aient une issue, la vallée du Kouarra se dessine à l'époque où celle du Djoliba est complètement tracée. Un jour enfin,

1. Le plateau Nigérien est un terrain d'aspect uniforme, invariable, que l'on retrouve partout en Afrique, à Bamako, à Ségou, au Damangara, au Chari, au Bas-Niger, au Dahomey. C'est un terrain de compression formé de conglomérats de fer hydroxydé et de petits cailloux de quartz, arrondis, roulés. Les parties que les éléments n'ont pas désagrégées, présentent l'aspect d'un immense nougat. Au contraire, lorsque les pluies et le soleil ont brisé, détruit et réduit en poussière rouge le ciment magnétique des conglomérats, les petits rognons de quartz mis en liberté s'étendent sur d'immenses régions, qui paraissent cailloutées comme les allées d'un jardin. Rien n'y pousse à l'exception d'arbres d'essence spéciale, qui restent toujours verts en raison de l'imperméabilité du sous-sol, qui, sous l'influence de la chaleur solaire, rend l'humidité qu'il a emmagasinée.

l'Océan s'est retiré tout à fait, il reste encore quelques flaques d'eau salée. Ce sont les lacs et la cuvette d'inondation : Diafarabé, San, Saraféré, Sompi. Le Djoliba s'y précipite, la recouvre, la submerge, tandis que le Kouarra se creuse et va chercher sa basse vallée en sautant à 40 mètres de hauteur, les cataractes du Djou-Djou près Jebba. Voilà donc deux fleuves : le premier a des sources connues et se perd à Diafarabé dans une immense cuve d'absorption. Le second n'a pas de sources, sa vallée commence en amont de Gaya, il se tarit après à la fin de chaque saison des pluies. Voilà les deux pignons de l'édifice.

Cependant la région lacustre cherche à se déverser; les eaux suivent une ligne de plus grande pente; elles se dirigent vers l'est, franchissent la passe de Tosaye, se choquent à des éminences et trouvent un chemin au sud-est. L'Issa-Ber se dessine, le voici qui dépose ses eaux au pied des falaises de Gao; le plateau Nigérien cède, il est pris d'assaut par cette masse, tandis que les pluies ravinent cette vaste table. Le conglomérat ferrugineux se désagrège; seule, l'infrastructure granitique ou schisteuse résiste à l'invasion, l'Issa-Ber saute par-dessus à Labezenga et perfore la porte de Kendadji. Le voici à Say. La nature a placé devant lui une faille immense, tortueuse et profonde. Il s'engage dans ce W, puis débouche en amont des falaises de Gaya, tandis que le Kouarra commence à les ronger en aval. Encore un effort, l'Issa-Ber et le Kouarra se rejoignent. Voilà le mur de refend. Désormais le Kouarra, de fleuve intermittent et torrentueux qu'il était, devient une artère immense, le Niger devient un fleuve, composé de trois autres, qui prend sa source près de Farana et qui forme son delta dans le golfe du Bénin.

*Les climats nigériens : 1° Delta.* — Le voyageur ressent une impression bizarre en arrivant à proximité du Delta nigérien. Outre les tribulations de toutes sortes, les débarquements en surf-boat et les difficultés du transbordement, l'on sent à quelques milles au large l'odeur fade de la vase, que la chaleur

lourde et humide rend plus désagréable encore. Il y pleut tous les jours; le soleil y est rare; il se voile sournoisement derrière de gros nuages ronds qui forment loupe et congestionnent en quelques secondes l'Européen non encore acclimaté. Je ne sais quel est le plus dangereux, d'un soleil torride dans un ciel bleu ou de cette marmite d'eau bouillante.

La véritable saison des pluies commence à Forcados en mars, pour finir en septembre. Durant ce laps de temps, la houle est fréquente du sud-ouest; la mer est agitée, les barres du littoral sont dangereuses. En décembre et janvier, l'hermattan, vent sec du nord-est. souffle une dizaine de fois. et l'on voit, phénomène étrange, les noirs dont les muqueuses et la peau se sont accoutumées à l'humidité permanente, devenir gris sale et leur derme se transformer en poussière pelliculaire.

La température minima est 18°, le maximum 34°, elle oscille de 24 à 32° durant la période mars-octobre et de 18 à 28° de novembre à mars. Les tornades et les trombes d'air sont assez rares. Ce pays, immense tapis de verdure, reçoit des douches tellement fortes que les terrains émergeants sont inondés plusieurs fois chaque année.

2° *Bas-Niger.* — Depuis Lokodja jusqu'à Yelloua et Sakassi, les pluies sont fréquentes. En avril, le thermomètre accuse des températures excessives. Il n'est pas rare de le voir monter à 46 et même 47 degrés centigrades, et lorsqu'on n'a que 44° à l'ombre, on se trouve heureux. Les nuits sont meilleures à 36°. La moyenne pour avril est de 39°8 à 40°. Les pluies abaissent la chaleur, mais cette humidité qui en résulte vaut moins que l'étuve sèche. En septembre, la moyenne générale est de 29 à 30° : pour ma part, j'aime mieux griller au mois d'avril que bouillir pendant l'hivernage, où l'on se gratte du matin au soir, harcelé par les bourbouilles, les moustiques, les tsé-tsé, les sand-flies. C'est en novembre que la vallée du Bas-Niger devient la terre par excellence de l'insalubrité. La dysenterie, le paludisme et la fièvre bilieuse hématurique y tiennent leurs assises; l'ipéca, la quinine et tous les purgatifs inventés depuis

Hippocrate, sont prescrits sans cesse et souvent impuissants. Les rives et les marécages s'évaporent, le soleil est voilé par le brouillard, la brousse est dangereuse et malsaine. Ce n'est guère qu'en janvier que le ciel se dévoile et que la fraîcheur des jours et des nuits s'accentue; la température varie alors de 14 à 26° pour remonter en février de 22° la nuit à 40° le jour. Le Bas-Niger a en somme un climat très dur et très malsain.

3° *Nil français.* — Il n'en est plus de même lorsqu'on a quitté la région montueuse qui borde le Kouarra jusqu'à Sakassi. La haute vallée du Djoliba depuis Siguiri jusqu'aux sources, diffère très peu comme climat du bief Bamako-Mopti. La région Débo-Kabara-Say au contraire pâtit, comme nous l'avons dit, d'une sécheresse presque continuelle. Sur l'Issa-Ber, les mois d'avril à juillet sont très durs (34 à 38° la nuit et 42 à 49° le jour, à mesure que l'on approche des tornades). Puis la température s'abaisse, devient humide, et, lorsque l'hivernage est terminé, surviennent les grands froids. En novembre, j'ai observé 14° le matin à 8 h., 41° à 2 h. et 32° à 6 h. du soir; en décembre, 7° le matin, 33° à 2 h. et 21° à 6 h. du soir; en janvier, 12° le matin, 38° à 2 h. et 24° à 6 h. du soir. De novembre à mars, les nuits sont fraîches, glaciales, souvent agréables. L'hermattan souffle de 6 à 8 h. du matin jusqu'à 2 h. de l'après-midi.

Le colon doit avoir la force de résister à ces écarts, à ces douches d'air chaud puis glacé. Le vent sec du désert apporte un air pur et vivifiant, à condition qu'on ne le reçoive pas après son passage sur des marécages ou des terres remuées.

La température du Djoliba diffère très peu de celle de l'Issa-Ber; seule la saison des pluies modifie l'état hygrométrique de l'air, et prolonge l'humidité en raison de sa plus grande durée. Cependant certaines zones du Djoliba, plus imperméables, plus inondées ou plus boisées, tendent à se rapprocher du Bas-Niger comme température. Mais le lecteur jugera de l'insalubrité permanente du Kouarra d'après ce que nous en avons dit.

*Maladies. Hygiène. Conseils au voyageur.* — On peut contracter toutes les maladies possibles dans la vallée du Niger : dysen-

terie, dyspepsie, furoncles, fièvres bilieuses, lumbagos, torticolis, bronchites, diarrhées. Mais là, comme partout, une hygiène suivie peut enrayer les maux, et la gravité des affections dépend de la santé qu'on apporte.

La plupart de ces maladies sévissent en France comme au Soudan. En réalité, le grand ennemi de l'Européen au Niger est le paludisme; on pourrait même dire qu'il est le seul. A ce sujet, les médecins coloniaux sont partagés en deux camps : l'un partisan de la quinine préventive, l'autre ennemi résolu de cette pratique. Je ne puis parler que d'après moi, et aussi d'après tous ceux que j'ai pu connaître ou commander et qui ont adopté la quinine préventive. Or cela s'applique à plus de deux cents Européens. Eh bien! chez aucun de nous le paludisme n'a pris de forme permanente, chronique et dangereuse. Aucun de nous n'a subi les atteintes de la fièvre bilieuse hématurique. Nous avons eu quelques accès de fièvre, voire même de bilieuse, c'est-à-dire des embarras gastriques avec élévation de température, vomissements et diarrhée de bile dus aux fatigues excessives que nous avons endurées au cours de cette mission, mais aucun de ces fervents de la quinine préventive n'a contracté de fièvres tenaces et de maladies graves.

Il faut encore lutter contre le moustique, ce terrible ennemi, l'*anopheles claviger*, qui sort des marécages et par ses piqûres donne la fièvre paludéenne. A remarquer, à ce propos, que la mission Marchand, qui a vécu au régime de la quinine préventive, dans les marécages, qui a humé, respiré des moustiques, n'a perdu personne de ce fait, ou que du moins son personnel a été victime d'accidents rares. Sur le Bas-Niger, nous avons été dévorés par les moustiques, à Guiris nous en avons atrocement souffert, c'était une atmosphère d'insectes, et elle ne nous a cependant pas rendus malades. Il est donc fort probable que l'anophèle communique la fièvre seulement dans les centres où des Européens sains et indemnes entrent en contact avec des Européens souffrant du paludisme, du soleil torride, des émanations pernicieuses, des effluves telluriques.

Si vous voulez vous bien porter au Soudan, remplissez d'abord les conditions qu'exigent l'ardeur du soleil, les dangers du climat.

Ne partez qu'à l'âge de vingt-six ou vingt-huit ans, avec le cerveau, le cœur et l'estomac solides. Mangez à votre appétit des substances faciles à digérer, supprimez les alcools, buvez de l'eau filtrée, réconfortez-vous de temps en temps par un peu de vin généreux, si vous croyez à l'efficacité de ce remède. Fuyez les apéritifs comme la peste, sortez au soleil s'il le faut, quand il le faut, puis revenez à l'ombre, prenez de l'exercice au plein air sous un casque à larges bords, la colonne vertébrale garantie du soleil par des vêtements suffisants. Couchez-vous de bonne heure, à 8 heures ou 8 h. 1/2; fatigué par vos occupations journalières, vous dormirez bien, et le matin vous serez debout avant le soleil. C'est l'heure où l'on est le plus à l'aise : on ne souffre pas de la chaleur, le pays éclairé d'une demi-teinte vous paraît agréable. Ne jouez pas, le jeu énerve, il empêche de dormir. Si votre travail intellectuel est trop chargé, efforcez-vous de le couper, de vous distraire entre temps. Recherchez des camarades qui vivent comme vous, une table gaie d'où les questions de service soient reléguées aux chantiers, aux bureaux; vivez près de l'indigène, et n'oubliez pas que sa société est par moments distrayante, instructive.

Vous aurez lu avant de partir qu'il faut habiter dans une case confortable à 2 mètres au-dessus de terre, que les maisons doivent être bâties, ventilées, éclairées d'une façon spéciale. C'est parfaitement vrai; mais au Soudan vous coucherez quatre-vingt-dix fois sur cent au ras du sol, n'importe où, n'importe comment. Vous n'en serez pas plus malade pour cela, si vous avez la constitution voulue, si vous faites le nécessaire. Ne prolongez pas trop vos séjours, revenez tous les deux ans au pays pour respirer l'air pur.

*Résumé. Conclusions.* — Les rapides de Boussa, considérés par certains explorateurs, comme des obstacles absolus à la navigation du Niger, ont été franchis cinq fois par la flottille,

c'est-à-dire par des convois de dix-sept et dix-neuf embarcations, sans que nous ayons eu à déplorer le moindre accident. Il y avait une tâche à la fois délicate et dangereuse à remplir, c'était la reconnaissance des passages. Nous y avons risqué plus de cent fois nos existences. Des embarcations comme les nôtres ne circulaient pas entre les rochers comme des pirogues d'indigènes. Il nous fallait reconnaître et trouver des chenaux, des brèches dans les chutes, des paliers dans les cascades. Cette besogne est aujourd'hui terminée, nous avons remis à nos successeurs les cartes des rapides, les graphiques d'étiage et les renseignements suffisants sur la crue. Nous leur avons laissé des pilotes connaissant les routes, et plus de deux cents laptots dressés, habitués, aguerris à la manœuvre. Ils obtiendront les mêmes succès que nous. J'ajouterai même que leurs convois, bien approvisionnés au départ, pourront aisément remonter tout le Niger, depuis Badjibo jusqu'à Sorbo, sans qu'il soit nécessaire d'obliger le personnel européen à les suivre constamment.

A mon avis, la traversée des rapides est, maintenant que nous en possédons la manœuvre, une opération praticable et possible. Le rendement des transports par cette voie peut être doublé, triplé, quadruplé. Tout dépendra du nombre d'embarcations employées. Toutée avait reconnu la route et déclarait que malgré ses difficultés, elle ouvrait la porte du Bas-Niger à nos territoires du Soudan. Les opérations de la flottille n'ont pas infirmé cette assertion; bien au contraire, elles en ont fait une parole prophétique.

Il est évident que si nous pensons trouver dans nos colonies des routes tracées d'avance, des surfaces aplanies pour y poser le rail, des fleuves de 4 500 kilomètres aussi paisibles qu'un lac, nous nous exposons à de grosses déceptions. Le Mékong, dont les cataractes sont extrêmement dangereuses, et se dressent à Khôn comme une véritable barrière, fut considéré pendant de longues années comme une artère impraticable. De vaillants et courageux officiers de notre marine ont affronté l'obs-

tacle, ils l'ont examiné dans tous ses détails; il en est résulté que la navigation du Mékong est une chose acquise, un fait accompli. Nous l'avons mise en pratique avec les précautions qu'elle exigeait.

Que se passera-t-il pour le Niger? La même chose, à n'en pas douter. Pendant plusieurs mois de l'année, de fortes chaloupes animées d'une grande vitesse et mesurant un faible tirant d'eau, peuvent remonter depuis Jebba jusqu'au pied du village de Garafiri. La navigation est délicate : il faut savoir bien manœuvrer; l'hélice doit être de parfait métal, la chaudière robuste et en bon état, le pilote a besoin de connaître les passes et le fleuve avec tous ses secrets. Mais ces difficultés peuvent être vaincues, d'abord grâce au travail que nous venons de faire, ensuite au moyen du balisage des chenaux. Rien n'est plus facile que d'aller cimenter des bouées fixes aux basses eaux; les pilotes adroits et les bons bateaux ne manquent pas. Le véritable embarras se présente au rapide de Garafiri.

Nous l'avons passé cinq fois sans accident, mais nous ne le connaissons pas encore suffisamment. Il y a là plusieurs lignes de rochers qui barrent le fleuve, non pas en murs à crête horizontale, mais avec de larges brèches qui s'agrandissent de plus en plus. Malheureusement, ces brèches ne sont pas dans le prolongement l'une de l'autre, il faut, pour aller de l'une à l'autre, suivre une route sinueuse. Le courant gêne cette manœuvre, extrêmement dangereuse, surtout à la descente, parce qu'il porte les embarcations sur les rochers. De plus, les brèches sont invisibles et submergées. Le meilleur moyen de les indiquer est d'y placer des balises.

Il est évident que le voyageur muré dans ces gouffres, au milieu desquels un courant terrible, des trombes et des tourbillons tendent à l'envelopper, se trouvera peu rassuré. Mais peu à peu, là comme ailleurs, on arrivera à s'accoutumer au danger. Nos belles routes de France sont tous les jours, à toutes les minutes, sillonnées par des automobiles qui filent à des vitesses inouïes et qui se briseraient au moindre écart, au

moindre choc. Cependant le chauffeur s'habitue à ce genre de sport, jusqu'à devenir téméraire. Il en sera de même pour les navigateurs qui parcourront les rapides du Niger. N'oublions pas, d'ailleurs, que si l'on veut tenter le passage des rapides en pirogue indigène, on s'exposera inutilement, tandis qu'avec des embarcations solides, longues, larges, de manœuvre facile, on n'aura en somme qu'à surmonter sa propre émotion.

Quant aux rapides du nord, Labezenga, Kendadji, etc., il suffira de quelques cartouches de dynamite, pour agrandir les nombreuses passes qu'on y rencontre, sans porter préjudice aux biefs supérieurs.

Ceci dit relativement à la praticabilité de la route fluviale, il reste maintenant à en démontrer l'utilité.

Le rail du Dahomey doit être prolongé jusqu'à Say ou Gaya. Il n'est pas de solution meilleure et plus rationnelle; mais il nous faut attendre encore quelques années, si ce n'est davantage, pour voir cette ligne en exploitation. Jusque là, c'est à la flottille du Bas-Niger que doivent être confiés les transports à destination de nos territoires du Soudan oriental, c'est elle qui doit effectuer les mouvements de matériel (ravitaillement et produits commerciaux).

A l'époque actuelle, une caisse de 25 kilos rendue par voie de terre, depuis Porto Novo jusqu'à Say, coûte environ 25 ou 26 francs de portage, non compris les pertes et la casse. Le noir déteste ces corvées qui l'abrutissent et qui font de nous son exploiteur, comme au temps de la traite des nègres.

Il préfère s'enfuir n'importe où, plutôt que d'être affecté à cette dure besogne, qui l'oblige à peiner de longs jours, courbé sous le fardeau, sans jamais de répit. Au Dahomey, les commandants de poste ont les plus grandes difficultés à recruter cent porteurs, et lorsqu'il leur en faut davantage, l'indigène s'agite, menace de se révolter ou s'enfuit dans la brousse. Au cours des deux dernières campagnes de 1901 à 1902, la flottille du Bas-Niger a transporté 10000 colis avec 58 laptots sédentaires et

150 piroguiers auxiliaires. Pour effectuer le même travail avec des porteurs, il eût fallu, en tenant compte des éclopés et des parasites de la colonne, une armée de 12 000 hommes au moins. En admettant qu'on ait pu réunir un tel contingent, il faut remarquer que, par le fleuve, les tarifs sont de 17 francs par caisse, sans perte ni casse, rendue de France à Sorbo, point moyen, alors que le même colis coûte de 27 à 28 francs, pour être transporté par la voie de Porto Novo.

En définitive, la voie fluviale offre deux avantages aussi importants l'un que l'autre :

1° Suppression du portage, et ce résultat fait apprécier notre humanité et la nature de nos sentiments par toutes les populations riveraines ;

2° Economie d'argent, et ce bénéfice ouvre à nos commerçants la perspective d'un plus grand profit.

Pour mieux faire ressortir l'utilité de la flottille, j'insiste à nouveau sur l'intérêt considérable qu'il y aurait à faciliter à nos compatriotes l'usage des embarcations que nous avons laissées sur le Niger. C'est le meilleur moyen d'apporter, sur les marchés du Soudan, tous les produits de notre industrie nationale capables de lutter contre l'invasion des produits étrangers.

Je ne saurais terminer sans adresser ici de vifs remerciements à Monsieur le colonel Peroz dont les encouragements récompensèrent nos efforts, ainsi qu'aux dévoués collaborateurs qui partagèrent avec enthousiasme les dangers et les difficultés de cette mission. Le capitaine de Peyronnet, le lieutenant Anthoine, les sous-officiers Boury, Groisne et Messéant, n'ont jamais marchandé leurs peines pour que nos efforts fussent couronnés de succès.

La plus sincère amitié nous unissait et nous unit encore. Véritable famille isolée sous le ciel inclément du Bas-Niger, nous mettions en commun nos heures de souffrance, nos journées de périls, nos semaines de privations, nos éclairs de bonheur.

J'osais espérer que la Providence nous donnerait à tous les

douces et réconfortantes joies du retour; un de nous, hélas! ne les goûta que bien courtes. Le lieutenant Anthoine, qui m'accompagna pendant cent dix-neuf jours au deuxième convoi, ne put supporter nos excès de fatigue. Miné par la fièvre, terrassé par la dysenterie, il dut regagner la France, où la mort vint le frapper quelques jours après son débarquement.

C'est donc au prix de ce sacrifice douloureux, de périls et de dangers sans nombre, que la voie du Niger est ouverte à notre empire africain. La vallée du Nil français est pleine de promesses : elle attend pour révéler ses richesses cachées et offrir ses produits nombreux et variés, que nous venions les recueillir sur le parcours des voies de communication qui nous restent à organiser; que nos vapeurs marchent en pleine activité sur le fleuve; que s'élèvent les gares et les dépôts. La France ne connaît pas encore tout ce qu'elle peut demander à ces terres lointaines. Si le Soudan n'est pas un pays fertile en tous ses points, la vallée du Niger, ce que nous appellerons le Nil français (Issa-Ber et Djoliba), la plaine de Djenné, le Bélédougou, le Ouassoulou, le Mossi, le Macina, sont des régions riches et productives sur de vastes étendues. Nos colonies d'Afrique sont aujourd'hui des possessions que les guerres intestines laissent en repos depuis deux ans à peine. Les voilà pacifiées, se prêtant à la pénétration libre et laborieuse, à l'exploitation que vont favoriser les routes et les voies d'accès. La date de l'occupation est encore trop récente pour que nous osions dès maintenant entrevoir le Soudan de l'avenir, en communication rapide et directe avec la Métropole, ne formant plus qu'un bloc avec nos territoires de l'Algérie et le protectorat Tunisien; c'est à nos fils que revient la tâche honorable et laborieuse d'imposer à notre empire africain un caractère homogène, d'imprimer l'unité à cet ensemble de territoires, qui s'étendent depuis le Bénin jusqu'à la Méditerranée.

Notre domaine colonial en Afrique est immense, mais il est trop jeune, trop récemment conquis pour que nos contemporains aient pu se faire couramment à l'idée de lui prodiguer des

bras, et surtout des capitaux. Le temps mettra les choses au point. Pour ma part, j'ai foi dans l'avenir de notre empire africain, et, plaçant ma confiance dans le génie de notre race, je crois de toutes mes forces à la prospérité du Nil français.

LENFANT.



# EXPLICATION THÉORIQUE ET MÉCANIQUE

## DE LA CRUE GÉNÉRALE DU NIGER

Chaque bief du Niger sera représenté par un vase long, la région des lacs et des inondations par un vase plat très large, les clapets qui figurent les rapides représentent des valves de régulation d'un débit approprié à celui du bief correspondant.

Si nous nous reportons au croquis schématique ci-joint, nous pouvons expliquer la crue générale de la manière suivante :

1° Le fleuve monte dans la haute vallée, puis force les valves de Sotuba après avoir atteint le niveau AB (juin), l'eau monte à Koulikoro en C',D' de manière à remplir jusqu'en $A_2, B_2$ les marigots compris entre Sotuba et Diafarabé, la crue est donc absorbée en partie une première fois et le fleuve redescend en A,B, à Koulikoro pendant deux ou trois jours (fin juin).

Ensuite le niveau s'élève en C″D″ à Bamako, la crue reprend à Koulikoro et monte en C,D. A ce moment précis le fleuve est arrivé à hauteur des barres, qui obstruent l'entrée de la région lacustre (Debo), tout prêt à les franchir. Il se déverse donc sur cette cuvette et inonde, partout où il trouve des débouchés, la surface de la région lacustre et celle des terrains submersibles qui s'étendent jusqu'au pied de la falaise de Bandiagara (en juillet) : niveau $C_2, D_2$.

Pendant ce temps, la crue reste immobile à Koulikoro, niveau C, D, pendant huit à dix jours, le niveau devient $C_2D_2$ dans la région lacustre, puis le Niger prend à Koulikoro, pour la deuxième fois, un mouvement ascensionnel (fin juillet) jusqu'en EF.

A la même époque, la crue orientale monte en *a.b* à Gaya sous l'influence de la saison des pluies, et le fleuve monte en $C'_2 D'_2$ à Say. La crue occidentale croît donc progressivement dans le moyen Niger, mais en même temps la région lacustre se remplit et prend les niveaux K L et E F août), à mesure que le fleuve, en aval du Débo, force les petites barres ou clapets qui se trouvent à l'entrée des marigots qui relient les lacs au Niger. Chaque fois qu'un clapet s'ouvre pour remplir un lac, l'étiage de la crue occidentale décroît de 2 ou 3 centimètres; ceci explique pourquoi la courbe d'étiage de Koulikoro indique pendant la crue des sauts et des descentes successives, car chaque lac qui se remplit est une prise d'eau à la crue occidentale.

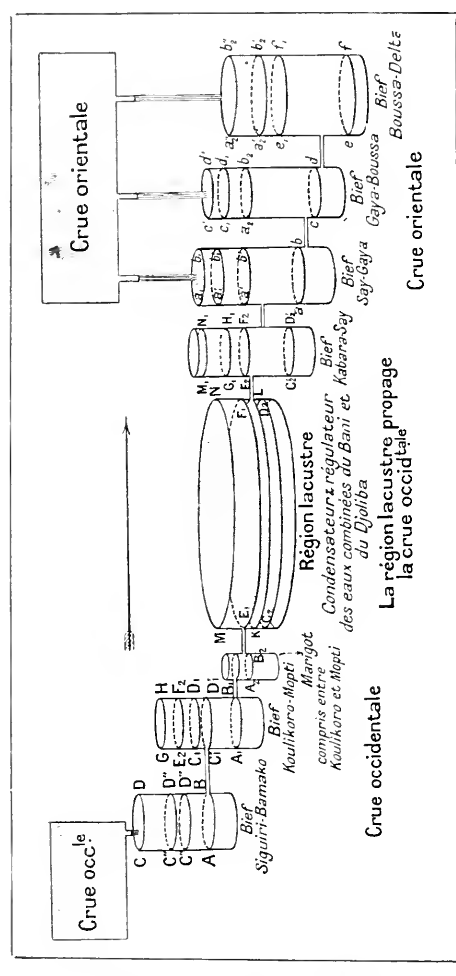
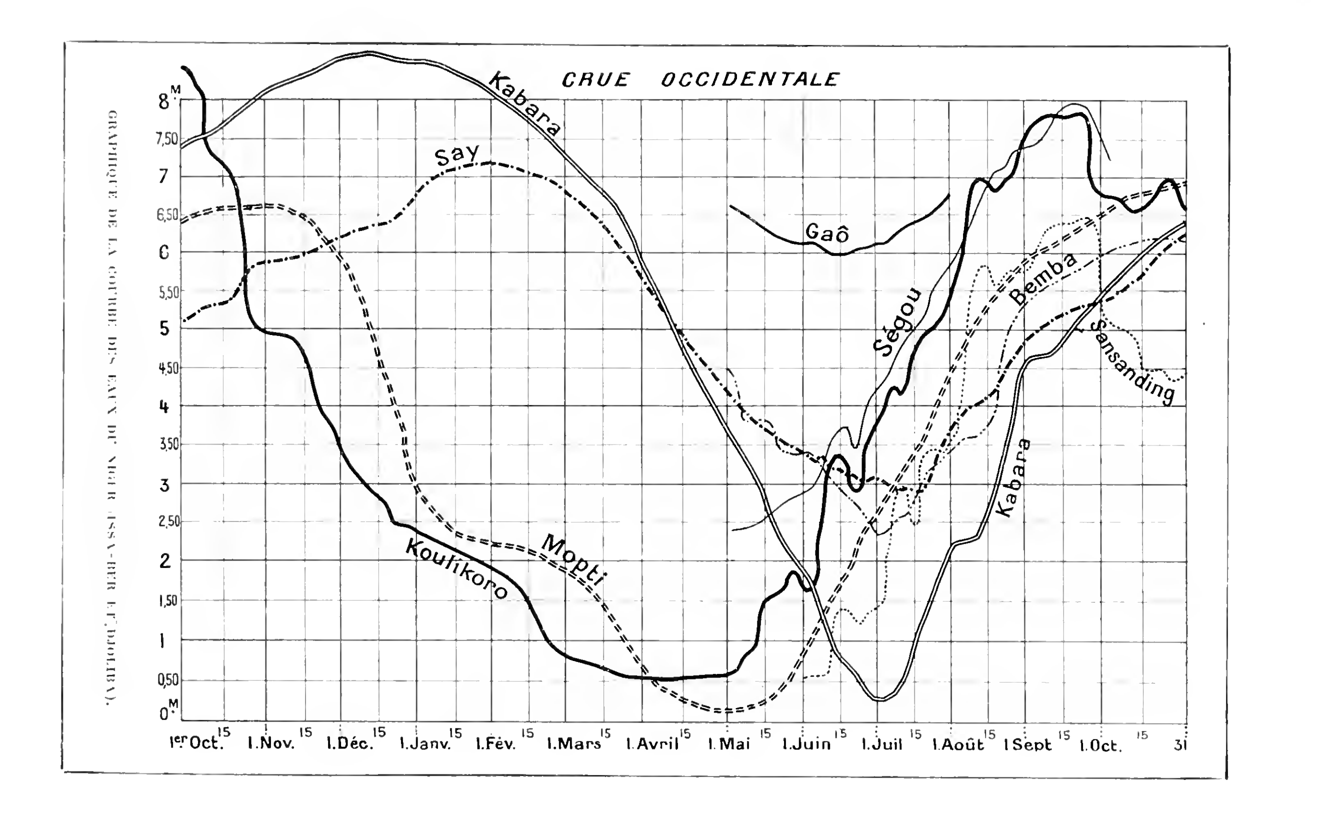



SCHÉMA POUR L'EXPLICATION MÉCANIQUE DE LA CRUE DU NIGER.

Nous supposons ici, bien entendu, que la crue de la région lacustre est produite par les crues combinées du Niger et du Bani. En août, la crue occidentale atteint à Koulikoro le niveau EF; pendant ce temps le




GRAPHIQUE DE LA COURBE DES EAUX DU NIGER (ISSA-BER ET DJOLIBA).

niveau devient $E_1$, $F_1$ dans les lacs ; $E_2F_2$ dans le bief Kabara-Say.

La crue orientale dont l'étiage $a, b$, du bief Gaya-Say a pour corrélatif $cd$ et $ef$ dans les biefs suivants, atteint en août le niveau $a'b'$ à Gaya $a^2, b^2$ et $e, f$ dans les suivants, et le maximum de cette crue à la fin de septembre, représenté par le niveau $a^1b^1$ du bief Say-Gaya, donne des maximums $c'd'$ et $a'_2, b'_2$ dans les biefs Gaya-Boussa et Boussa-Delta. A la fin de septembre ou premiers jours d'octobre, la crue occidentale prend le niveau G H de son maximum à Koulikoro ; elle atteint une hauteur croissante $G_1H_1$ vers Say ; *la crue orientale atteint à Gaya sa hauteur maximum à la même époque, phénomène très remarquable.*

Ainsi donc dans les premiers jours d'octobre la crue occidentale atteint son maximum à Koulikoro, tandis que la crue orientale atteint le sien à Gaya presque sous la même latitude et presque le même jour.

La région lacustre est aux plus hautes eaux en décembre (niveau MN), et c'est à partir de cette époque qu'elle devient le régulateur des ondes et du débit du Niger.

Si cette immense cuvette n'existait pas, il est probable que la crue s'écoulerait beaucoup plus vite ; mais chaque lac, par l'intermédiaire du marigot ou veine liquide qui le fait communiquer avec le Niger, renvoie l'eau qu'il a reçue avec une lenteur proportionnelle à l'étroitesse du marigot, et toutes ces petites rivières ainsi que les barres qui leur servent de clapets ne s'ouvrent pour ainsi dire, que les unes après les autres pour déverser dans le Niger, les eaux qu'elles ont prises à ce fleuve et cela seulement lorsque le Niger en baissant débouche leurs entrées, et prend un niveau inférieur à celui de chaque lac, phénomène progressif et continu.

Il est en effet très facile de comprendre que si le Niger est aussi haut que le Fati, le marigot qui alimente ce lac ne peut se déverser dans le Niger, tandis que si le Niger baisse, il fait appel au Fati, le niveau du lac suit le même mouvement, et ses eaux se déversent dans le fleuve. Ceci explique donc que le débit du Niger entre Kabara et Say, soit régulier et toujours

proportionnel au profil de son lit, ce profil présentant, toutes choses égales d'ailleurs, une section non pas mathématiquement mais sensiblement constante.

Ceci explique également que le fleuve commençant à baisser à Kabara vers la fin de janvier, tous les clapets qui obstruent l'entrée des lacs se trouvent débouchés à peu près au même moment, et que le maximum de la crue ne se produise à Say que du 10 au 20 février, niveau $M_1N_1$.

A Gaya au contraire, la crue orientale baisse jusque vers mi-novembre en $a' b'$, premier mininum qui est précisément la hauteur de la crue occidentale parvenue en ce point. Puis la crue s'accentue de nouveau pour atteindre son maximum $a'_1, b'_1$, vers la fin de février, c'est le maximum de la crue occidentale à Gaya.

Le bief Gaya-Boussa atteint pendant ce temps un second maximum dans les premiers jours de mars, maximum $c, d$, corrélatif du précédent.

Nous avons dit précédemment comment se comporte la crue dans la région Boussa-Delta.

*Les pagaies du Niger.* — Nous avons rapporté trois pagaies types, empruntées aux différents biefs du Niger, bief calme Koulikoro-Ansongo, rapides du nord Gaya-Ansongo, rapides de Boussa, de Sakassi à Jebba.

Dans le bief nord, la pagaie est une cuiller en bois légèrement épointée, elle est très petite. La pagaie de Labezenga est déjà plus grande, plus longue, sa surface est à peu près une fois et demie égale à celle des pagaies de Koulikoro.

Le courant est plus fort, l'homme a besoin de réagir contre les tourbillons et les contre-courants, il a besoin d'imprimer plus de résistance.

La pagaie des rapides de Boussa présente un aspect tout différent. Elle a 3 mètres de longueur, la palette est d'une surface quadruple. Longue elle-même de 1m50 et large de 0m35, elle à la forme d'un aviron.

Cette pagaie est le luxe et même l'unique meuble des piro-

guiers des rapides, elle est sculptée et présente souvent sur sa face postérieure un caïman fort bien représenté.

L'homme est debout à l'avant de sa pirogue, il incline son corps presque au niveau de l'eau, et plonge sa pagaie presque tout entière dans le fleuve, en réagissant de tout son être contre la violence du courant.

Il suffit de comparer ces trois pagaies, Koulikoro, Labezenga, Boussa, pour se rendre compte de l'état du fleuve dans chacune de ces régions, et pour apprécier quelles sont les difficultés des grands rapides du Bas-Niger.



| AISON SÈCHE | PREMIÈRES PLUI | LEURS | FORTES CHALEURS MAXIMUM |
|---|---|---|---|
| moins fréquentes ovembre à mars | avril | peu près pendant juillet ·ds. | mai |
| iovembre à mi-février | février et surtout fin ma | lité | avril |
| novembre à fin avril ers jours de mai | mai | | avril |
| ni-octobre à de mai ou fin mai | fin juin | iars | commencement avril maxima en juin et surtout juillet |
| iovembre à fin avril | mai | ours | fin avril et mai |
| novembre à fin avril | fin avril | | avril |
| embre à mai | fin mai | er | fin mars jusqu'à mai |
| novembre à fin mars | avril | er | milieu de mars |
| novembre à fin mars | mi-avril | urs de | fin mars ou commencement avril |

LES SAISONS DANS LA VALLEE DU NIGER

| RÉGIONS | SAISON SÈCHE | PREMIÈRES PLUIES | HIVERNAGE | DERNIÈRES PLUIES | SAISON FRAÎCHE | PETIT HIVERNAGE | PREMIÈRES CHALEURS | FORTES CHALEURS MAXIMUM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DELTA | pluies moins fréquentes de novembre à mars | avril | de fin avril à fin septembre | pluies plus rares en octobre | relativement fraîche de fin novembre à fin janvier | février (entier) | La chaleur est à peu près constante ; cependant mai, juin et juillet sont plus lourds. | mai |
| BAS-NIGER DE BOUSSA A LOKODJA | novembre à mi-février | février et surtout fin mars | avril à octobre | novembre | décembre et janvier | février (15 à 20 jours) | février avec humidité | avril |
| YELLOUA-SAY | fin novembre à fin avril premiers jours de mai | mai | mai à fin octobre | vers le 1er novembre | décembre et janvier | février (5 à 8 jours) | février | avril |
| SORBO-KABARA | mi-octobre à milieu de mai ou fin mai | fin juin | n'existe pas il tombe des tornades avec de l'eau 16 à 18 fois par an | premiers jours d'octobre | fin octobre à premiers jours de mars | n'existe pas | milieu de mars | commencement avril maxima en juin et surtout juillet |
| RÉGION LACUSTRE | novembre à fin avril | mai | juin à mi-octobre | fin octobre | mi-novembre à mi-février | pas tous les ans 5 à 10 jours en janvier | premiers jours mars | fin avril et mai |
| DELTA DU BANI | novembre à fin avril | fin avril | mai à mi-octobre | mi-octobre | décembre et janvier premiers jours de février | pas tous les ans 5 à 10 jours en janvier | mars | avril |
| RÉGION DE SÉGOU | novembre à mai | fin mai | mi-juin à mi-octobre | fin octobre | mi-novembre à mi-février | pas tous les ans 5 à 10 jours en janvier | fin février | fin mars jusqu'à mai |
| RÉGION DE SIGUIRI | fin novembre à fin mars | avril | fin avril à fin octobre | premiers jours de novembre | de mi-novembre à fin janvier | pas tous les ans 5 à 10 jours en janvier | mi-février | milieu de mars |
| HAUT-NIGER | fin novembre à fin mars | mi-avril | avril à fin octobre | fin d'octobre | mi-novembre à fin janvier | 8 à 10 jours en février | premiers jours de mars | fin mars ou commencement avril |

CRUE GÉNÉRALE ET DE LA N

es embarcations aux époques et su...

| …ENGA | SAY, GAYA | GAYA, BOUSSA | | LOKODJA, FORCADOS |
|---|---|---|---|---|
| à | de mi-juillet au milieu de mai | de fin juillet à fin avril | | toute l'année |
| e à | de fin juillet à fin de mai | du milieu d'août à fin mars | | toute l'année |
| re à | du milieu d'août à fin avril | de fin août à fin mars | it | de fin juillet à fin avril |
| à | de fin d'août aux premiers jours d'avril | de mi-septembre à fin mars | | de fin août à fin mars |
| | de septembre au milieu de mars | de fin septembre à fin mars | à | de septembre à fin mars |
| | de fin septembre à mars | d'octobre au milieu de mars | au s | de septembre à fin février |
| im | D'octobre à mars, maximum de la crue orientale fin septembre ; maximum de la crue occidentale fin février. | Maxim. de la crue orientale derniers jours de septembre ; maxim. de la crue occidentale prem. jours de mars | les ds | d'octobre à fin janvier |

Tableau 2

# TABLEAU SYNOPTIQUE DE LA CRUE GÉNÉRALE ET DE LA NAVIGATION DU NIGER

| TIRANT D'EAU DES EMBARCATIONS | Les biefs ci-dessous sont navigables pour les embarcations aux époques et suivant l'état de la crue indiqués dans le tableau. | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | SIGUIRI, BAMAKO | KOULIKORO, MOPTI | KABARA ANSONGO | ANSONGO-SAY RAPIDES DE LABEZENGA | SAY, GAYA | GAYA, BOUSSA | CHUTES DE BOUSSA | LÉABA, JEBBA | JEBBA, LOKODJA | LOKODJA, FORCADOS |
| PIROGUES CALANT DE $0^m20$ A $0^m35$ | de juin à février et milieu mars | des premiers jours de juin à fin mars et premiers jours d'avril | de fin juin aux premiers jours de mai | de septembre à fin avril | de mi-juillet au milieu de mai | de fin juillet à fin avril | d'août à fin mars | de fin juillet à mi-avril | de mi-juillet à fin mai | toute l'année |
| CHALANDS CALANT $0^m50$ | de juin à mi-février | du milieu de juin au milieu de mars | du milieu de juin à la fin d'avril | de mi-décembre à mi-avril | de fin juillet à fin de mai | du milieu d'août à fin mars | d'août à fin mars | du milieu d'août à fin mars | de fin juillet au milieu d'avril | toute l'année |
| CHALANDS CALANT $0^m70$ | de juillet à fin janvier | de fin juin aux premiers jours de mars ou fin février | de mi-juillet à fin mars et mi-avril | de fin septembre à fin mars | du milieu d'août à fin avril | de fin août à fin mars | de septembre à fin mars | de fin août au milieu de mars | du milieu d'août à mi-avril | de fin juillet à fin avril |
| CHALANDS CALANT 1 MÈTRE | de fin juillet à fin décembre | de mi-juillet à fin janvier | du milieu d'août à fin mars | de fin janvier à fin février | de fin d'août aux premiers jours d'avril | de mi-septembre à fin mars | | d'octobre au milieu de mars | de fin août à fin mars | de fin août à fin mars |
| VAPEURS ET CHALANDS CALANT $1^m20$ | du milieu d'août à fin octobre maximum fin septembre | de fin juillet à fin décembre | d'octobre à fin février | | de septembre au milieu de mars | de fin septembre à fin mars | | | de mi-septembre à fin mars | de septembre à fin mars |
| VAPEURS CALANT $1^m80$ (6 PIEDS) | | du milieu d'août à mi-novembre | de décembre à fin février | | de fin septembre à mars | d'octobre au milieu de mars | | | de fin septembre au milieu de mars | de septembre à fin février |
| VAPEURS CALANT $2^m40$ ET $3^m60$ (8 ET 12 PIEDS) | crue maximum fin septembre | Des premiers jours de septembre à fin octobre; crue, maximum fin septembre | Des premiers jours de janvier à mi-février; crue, maximum mi-janvier | crue maximum fin février | D'octobre à mars, maximum de la crue orientale fin septembre; maximum de la crue occidentale fin février. | Maxim. de la crue orientale derniers jours de septembre; maxim. de la crue occidentale prem. jours de mars. | Maxim. de la crue orientale, premiers jours de septembre; max de la crue occidentale, prem. jours de mars | Maximum de la crue orientale, premiers jours de septembre. | fin janvier pour les vapeurs de 8 pieds | d'octobre à fin janvier |

## TABLEAU DE CORRÉLATION DES NIVEAUX

### PORTÉS SUR LE CROQUIS SCHÉMATIQUE

BIEFS

*SIGUIRI-BAMAKO*, niveau AB en juin, C″D″ en juillet (*crue occidentale*).

*KOULIKORO-MOPTI*, niveau $A_2B_2$ en juin (*crue occidentale*); niveau $C_1D'_1$ et $A_1B_1$ fin juin, $C_1D_1$ en juillet, puis EF fin juillet, EF en août, GH maximum de la crue fin septembre et premiers jours d'octobre, MN fin décembre (*crue occidentale*).

*MARIGOTS SITUÉS ENTRE KOULIKORO ET MOPTI*, niveau $C_2D_2$ premiers jours de juillet, KL puis EF vers le milieu d'août (*crue occidentale*).

*RÉGION LACUSTRE. KABARA-SAY*, niveau $C'_2D'_2$ en juillet, $E_2F_2$ en août, GH fin septembre, MN maximum fin février (*crue occidentale*); $C'_2D'_2$ en juillet (*premiers effets de la crue orientale*).

*SAY-GAYA*, niveau *ab* en juillet, *a′b′* en août, $a_1b_1$ fin septembre (*maximum de la crue orientale*), *a′b′* mi-novembre premier minimum, $a_1b_1$ premiers jours de mars (*maximum de la crue occidentale qui a mis six mois pour se propager depuis Koulikoro*).

*GAYA-BOUSSA*, niveau *cd* en juillet, $a_2b_2$ en août, *c′d′* premiers jours de septembre (*maximum de la crue orientale*), $c_1d_1$ en mars (*maximum de la crue occidentale*)[1].

*BOUSSA-DELTA*, niveau *ef* fin juillet, $a_2'b'_2$ mi-septembre (*maximum de la crue orientale*), $c'_1d'_1$ vers le 15 mars (*maximum de la crue occidentale*).

1. La crue occidentale surélève le niveau du Bas Niger d'un mètre à peine. Cette crue empêche plutôt cette partie du fleuve de devenir un ravin rocheux totalement à sec. Elle maintient la navigation du fleuve et prolonge en quelque sorte la crue orientale.

# TABLE DES MATIÈRES

LETTRE-PRÉFACE . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . I

INTRODUCTION . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . V

I. — Préliminaires. — Historique. — Toutée. — Hourst. — L'Occupation française au Niger. — L'Acte de navigation du Niger du Traité de Berlin. — Voyage par mer. — Passage de la Barre de Forcados. — Nos Pilotes. . . . . . . . . . . . . . . . 1

II. — Débarquement en rade de Forcados. — Voyage à Lagos et au Dahomey. — A la recherche d'un remorqueur. — Le port de la Niger Company à Bouroutou. — La rivière Forcados et ses méandres. — En route. — Nous arrivons sur le Niger. — Les trois bassins du Niger : le Kouarra, l'Issa, le Djoliba. . . . . . . . 22

III. — Montée du Niger. — Les factoreries anglaises. — Onitcha. — Lokodja. — Le confluent du Niger et de la Bénoué. — Eggan. — Rabba. — Le plateau nigérien. — Arrivée à Jebba. — Sir Frédérik Lugard. — Le camp des Anglais à Jebba. — Débarquement. — Le Djou-Djou. — Le Niger en amont de Jebba. — Nous arrivons à l'enclave de Badjibo-Arenberg. — Le roi Madibo. — Organisation de l'enclave. — Départ pour les rapides. — Maladie de Suleyman. — Rapide de Léaba. — La mission arrive à Ourou. 57

IV. — Passage du rapide d'Ourou. — Garba, roi de Oua-Oua. — Légende des rapides. — Le Rite indigène. — Patassi. — Garafiri. — Incidents de route. — Peuplades riveraines. — Le roi de Boussa. — Fatigues et privations. — Séjour à Boussa. . . . . . . . . . 88

V. — Séjour à Boussa; départ. — Les Goungaouas. — Rapides de Tsoulou et Sakassi. — En fleuve calme. — Séjour à Guiris. — Nous rencontrons le capitaine Keyes. — Gaya. — Cruelle désillusion. — En route pour Niamé. . . . . . . . . . . . . . . . 135

VI. — Le double V. — Les habitants du Niger. — Sortie du Kouarra et entrée dans l'Issa-Ber. — Le deuxième convoi passe les rapides de Boussa. — Le Nil français. — Apparences de pauvreté, produits et richesses. — Les Courtébés. — Rapides du Nord. — Les greniers de Sinder. — La butte de Kendadji. — Noël à Dounzou. 167

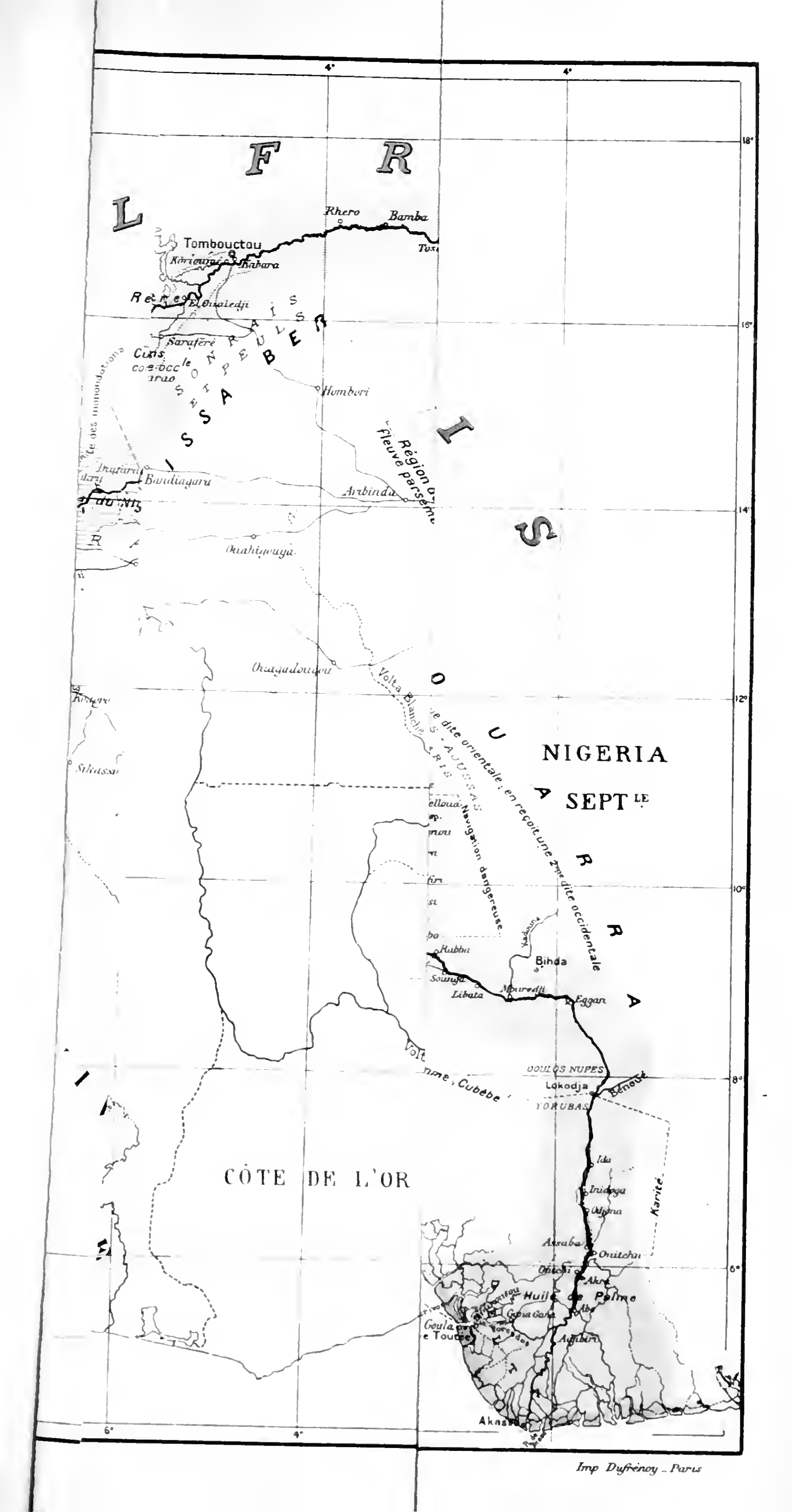
VII. — Le Nil français, Issa-Ber (suite). — Rapide de Labezenga. — Timbouctou. — Touareg. — Bellas et Dagas. — Le Bara-Issa et le Koli-Koli. — Naufrage sur le Débo. — Le delta Niger-Bani. — Le Djoliba. — Ses piroguiers. — La légende du roi Mourouho. 195

VIII. — Le Djoliba (suite). — Koulikoro. — Le Rocher fétiche. — Saison des pluies. — Crue générale du Niger. — Hypothèse sur la formation de sa vallée. — Résumé. — Conclusions. . . . . . . . . . 223

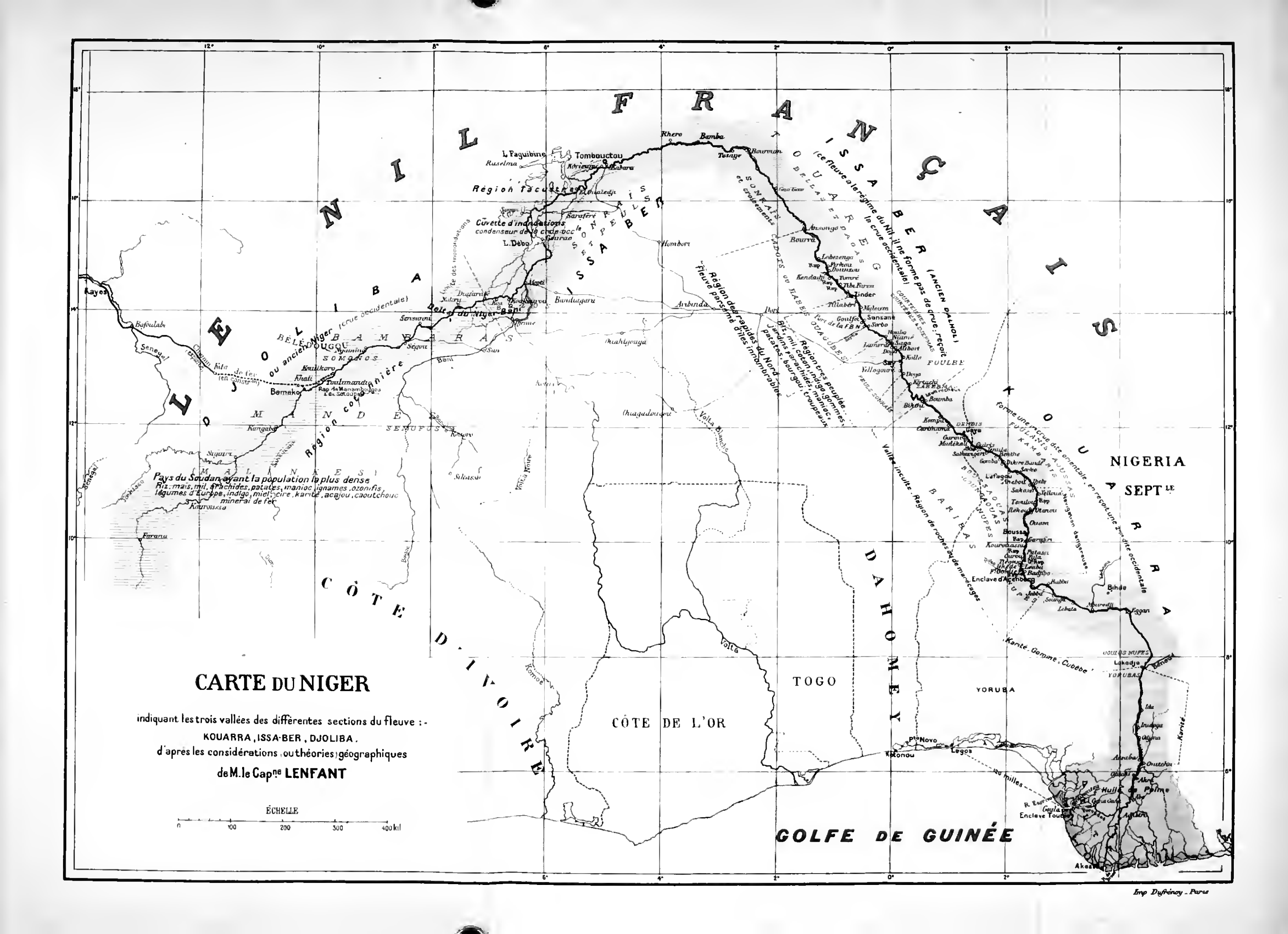
APPENDICE. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 247



Imprimerie Fernand Schmidt, Paris-Montrouge (Seine).



Imp Dufrénoy _ Paris


CARTE DU NIGER
indiquant les trois vallées des différentes sections du fleuve :-
KOUARRA, ISSA-BER, DJOLIBA.
d'après les considérations (ou théories) géographiques
de M. le Capne LENFANT
ÉCHELLE
0 100 200 300 400 kil
NIL FRANÇAIS
DJOLIBA
ISSA BER
KOUARRA
NIGERIA SEPT LE
CÔTE D'IVOIRE
CÔTE DE L'OR
TOGO
DAHOMEY
YORUBA
GOLFE DE GUINÉE
Tombouctou
Kayes
Bamako
Ségou
Say
Lagos
Pays du Soudan ayant la population la plus dense
Imp Dufrénoy - Paris

